Le numéro : 50 centimes
EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70
20 Décembre 1913. — Tous les Samedis.

DANS CE NUMÉRO, UN HORS-TEXTE : CARPENTIER

VIE AU GRAND AIR

LA CONQUÊTE DES AIRS, PAR LE 8-CYLINDRES DE DION-BOUTON, SUR BIPLAN MAURICE FARMAN

PIERRE LAFITTE & Cie

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

LE
SABLÉ
PETIT
CLEMENCEAU

Le Biscuit fabriqué
avec des matières de
tout premier choix
est le **Dessert**
par excellence
des
PETITS et GRANDS

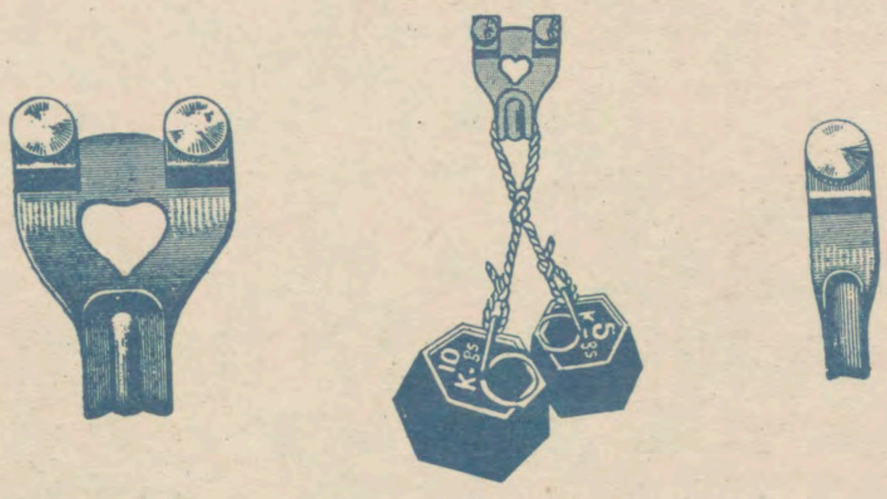
LE GOUTER
C'EST L'ADOPTER

Colis d'Etrennes

Poids brut..... 3 kos
Poids net 1 ko
Frs Paris 3f95 Banlieue
et Province
Rendu franco à domicile
contre mandat poste
ou timbres

CLEMENCEAU
MAISON DE VENTE
7 Ae de la Grande Armée
PARIS
Fabrique 79 Rte de St Cloud
à RUEIL (S et O.)
TÉLÉPHONE - PASSY. 60-24

LE MERVEILLEUX
CROCHET X



Exigez bien l'X et la bande de garantie • le véritable crochet X sur chaque boîte.

Se fixe avec une aiguille d'acier trempé dans tous murs même en brique et porte 10, 15, 20 kilogs.
Se retire au doigt sans laisser de trace.

En Vente dans les Gds Magasins, bonnes Quincailleries et Bazars.
Gros : Anglo-French Trading, 10, Rue d'Enghien, Paris.

ATTENTION AUX NOMBREUSES IMITATIONS

LES FRUITS CONFITS TRUFFES CHOCOLAT BONBONS "LE SUCCÈS"

ET AUTRES SPÉCIALITÉS RENOMMÉES
DE

JOSEPH NÈGRE

GRASSE & CANNES
(ALPES Mmes)

CONSTITUENT LE CADEAU
LE PLUS ÉLÉGANT
ET LE PLUS APPRÉCIÉ

CATALOGUE FRANCO SUR DEMANDE

ENFIN !!!

Voilà donc le rêve réalisé !
BIEN CHAUSSÉ ET PAS CHE
chez **FANO-SPORTS**
18, Rue Bleue, PARIS
Chaussures FOOT-BALL : depuis 7 fr. 75
Catalogue illustré 1914 franco sur deman

Le Temps ne laisse pas
de traces sur un visage
rafraîchi journellemen
grâce à la
FLORÉINE
CRÊME DE BEAUTÉ
A. GIRARD 48, rue d'Alesia PARIS

PIERRE LAFITTE & Cie

MON SYSTÈME

la plus efficace méthode de culture physique

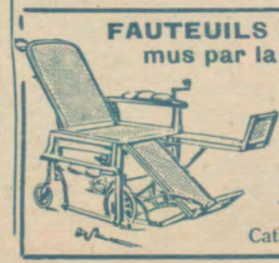
par J.-P. MULLER

LA FORCE — Pour les Femmes
LA SANTÉ — Pour les Enfant

Le volume : 3 francs

EN VENTE PARTOUT

FAUTEUILS à MANIVELLES
mus par la personne assise



DUPONT
10, rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
TÉLÉPH. : 818-76
Catalogue franco

16e Année. — N° 796.

Le Numéro : **50** Centimes.
EUROPE : 0 FR. 60 : AUTRES PAYS : 0 FR. 70

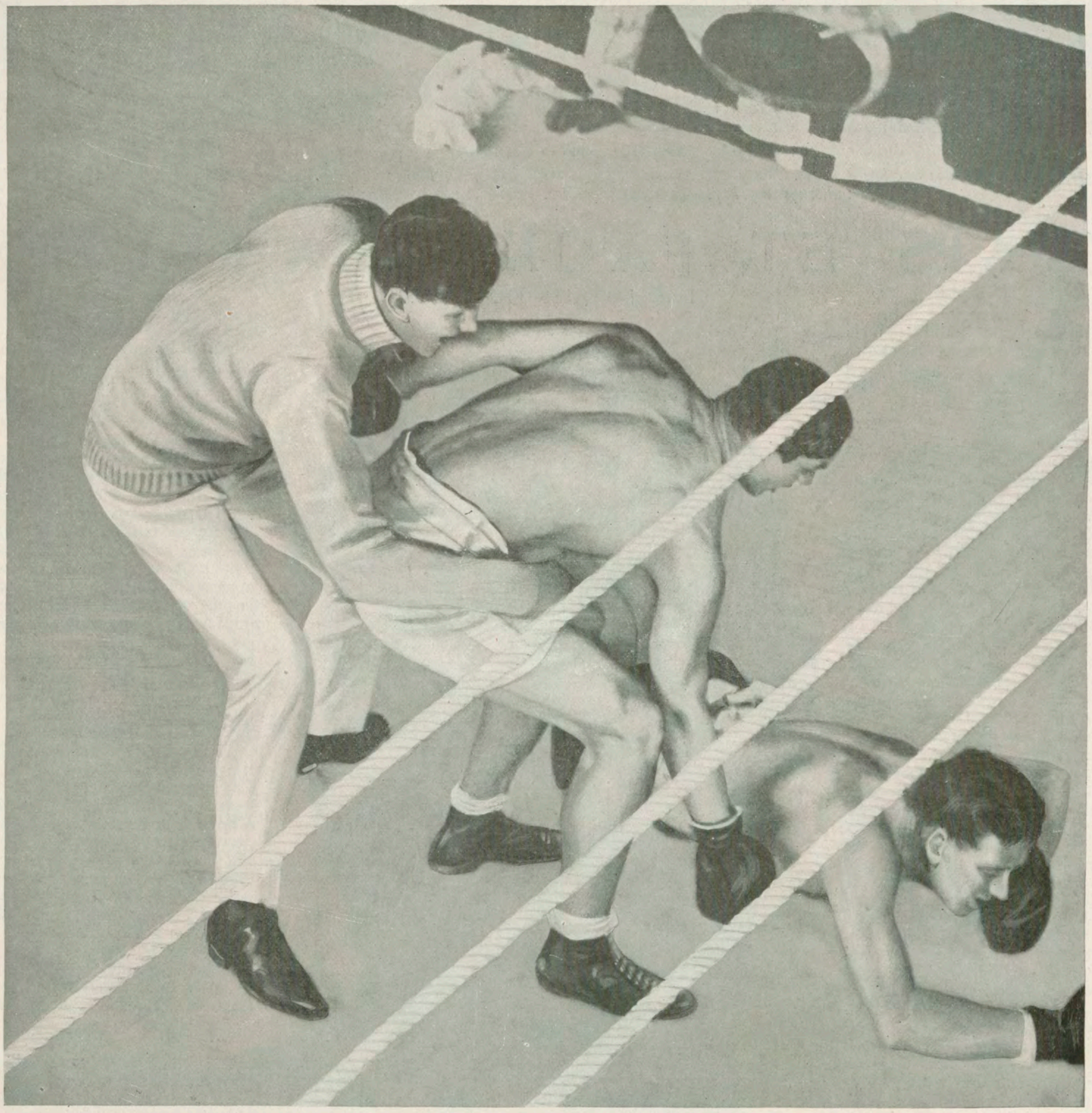
20 Décembre 1913. — Tous les Samedis.

VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :
France.. .. .. 28 francs.
Étranger. .. .. 32 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

PIERRE LAFITTE & Cie, EDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.
Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.

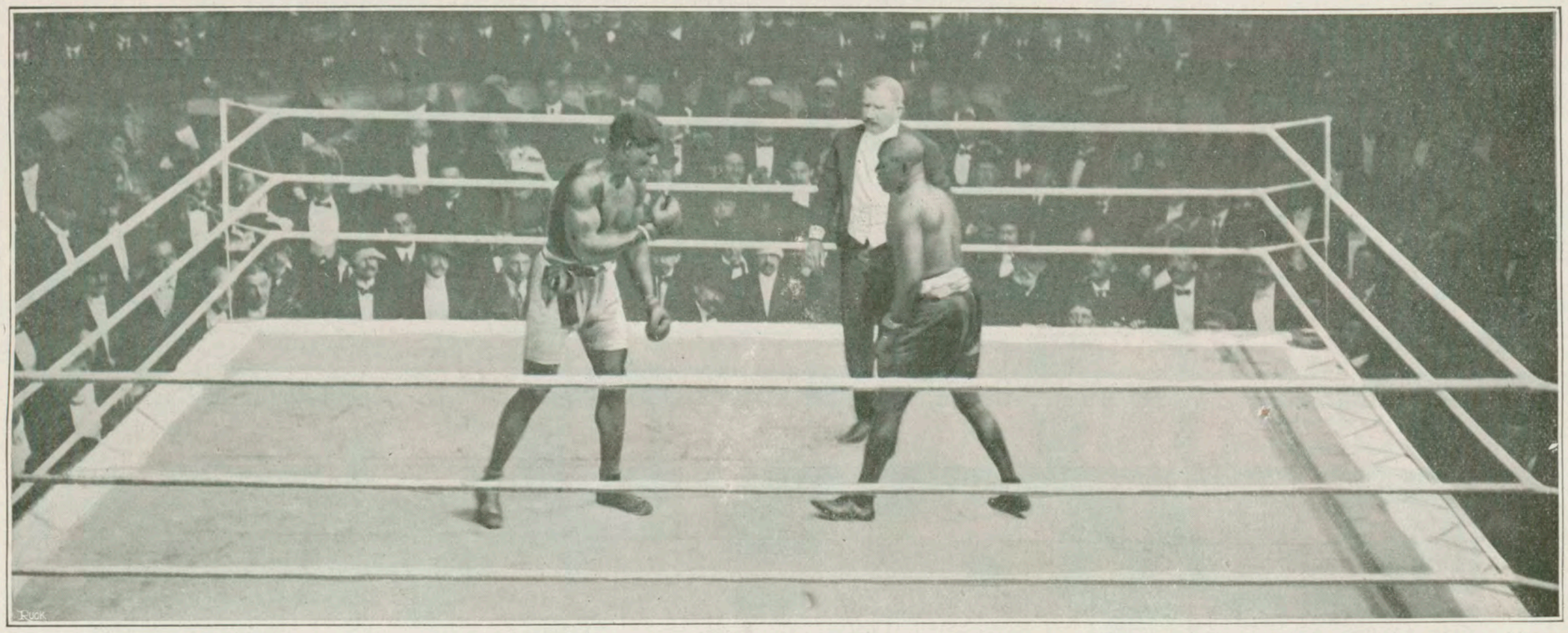
AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numéros spéciaux et de nombreuses primes
Liste des primes envoyée franco sur demande.



CARPENTIER RELÈVE BOMBARDIER WELLS (1)

La soirée du 8 décembre marquera une date glorieuse dans les annales du pugilisme français. C'est en effet ce soir là que Georges Carpentier, notre prodigieux champion, consacra d'une façon définitive et officielle, au National Sporting Club de Londres, sa supériorité incontestable sur tous les boxeurs européens. En moins d'un demi-round, il mit magistralement knock-out le champion d'Angleterre toutes catégories, Bombardier Wells. Aussitôt après son triomphe, dans un geste fort apprécié par les sportsmen anglais, il se précipita vers son rival évanoui pour le relever lui-même.

(1) Voir pages 1097 à 1099.



LE MATCH DE SAM LANGFORD A PARIS

Sam Langford a déjà combattu une fois à Paris. C'était le 1er avril 1911 ; il était opposé à Sam Mac Vea qu'il rencontra en 20 rounds. Malgré l'avantage indiscutable pris par Langford, l'arbitre, venu d'Angleterre, décida match nul.

VRAIS ET FAUX CHAMPIONS

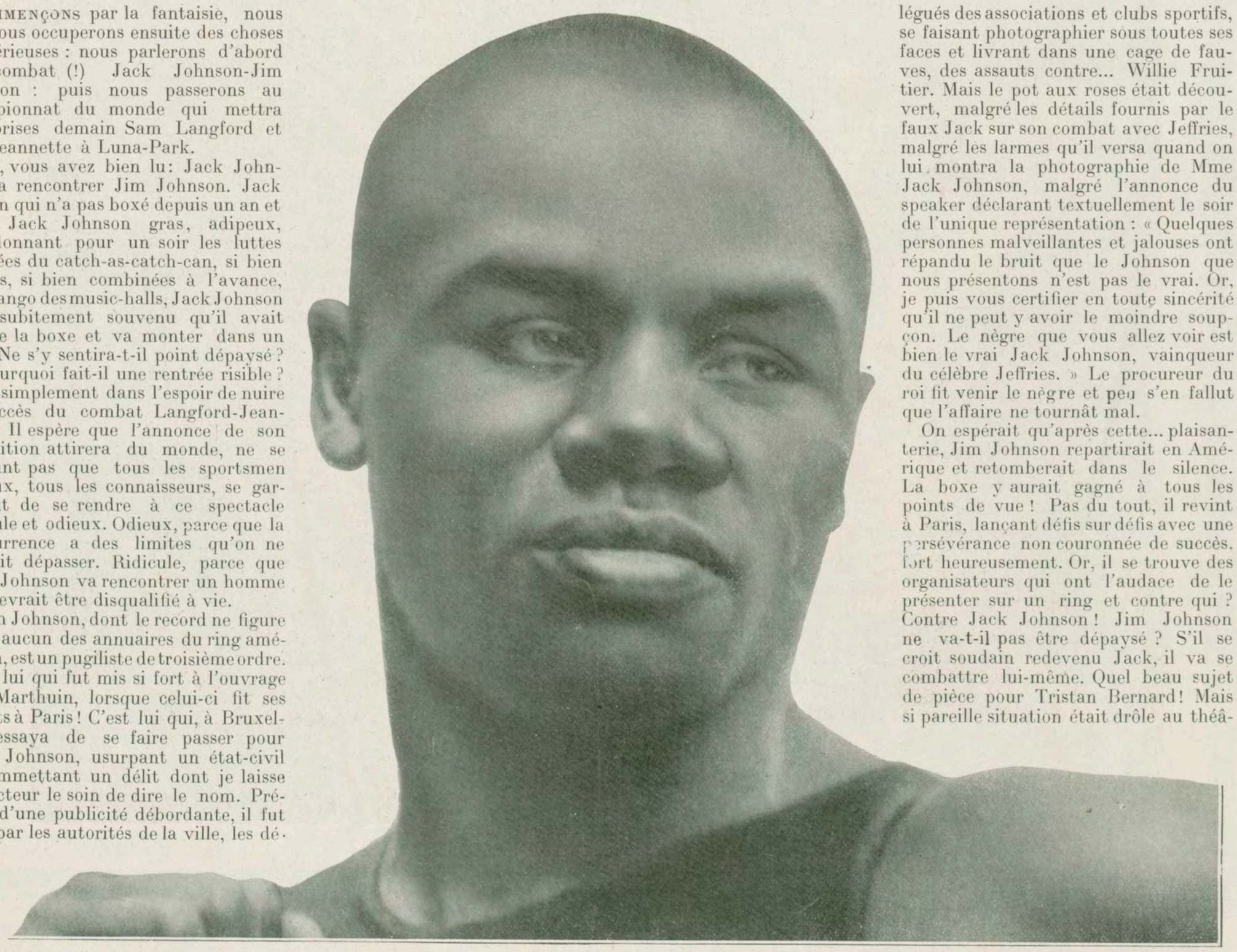
PAR JACQUES MORTANE

Commençons par la fantaisie, nous nous occuperons ensuite des choses sérieuses : nous parlerons d'abord du combat (!) Jack Johnson-Jim Johnson : puis nous passerons au championnat du monde qui mettra aux prises demain Sam Langford et Joë Jeannette à Luna-Park.

Oui, vous avez bien lu: Jack Johnson va rencontrer Jim Johnson. Jack Johson qui n'a pas boxé depuis un an et demi, Jack Johnson gras, adipeux, abandonnant pour un soir les luttes frelatées du catch-as-catch-can, si bien réglées, si bien combinées à l'avance, et le tango des music-halls, Jack Johnson s'est subitement souvenu qu'il avait fait de la boxe et va monter dans un ring. Ne s'y sentira-t-il point dépaysé ? Et pourquoi fait-il une rentrée risible ? Tout simplement dans l'espoir de nuire au succès du combat Langford-Jeannette. Il espère que l'annonce de son exhibition attirera du monde, ne se doutant pas que tous les sportsmen sérieux, tous les connaisseurs, se garderont de se rendre à ce spectacle ridicule et odieux. Odieux, parce que la concurrence a des limites qu'on ne saurait dépasser. Ridicule, parce que Jack Johnson va rencontrer un homme qui devrait être disqualifié à vie.

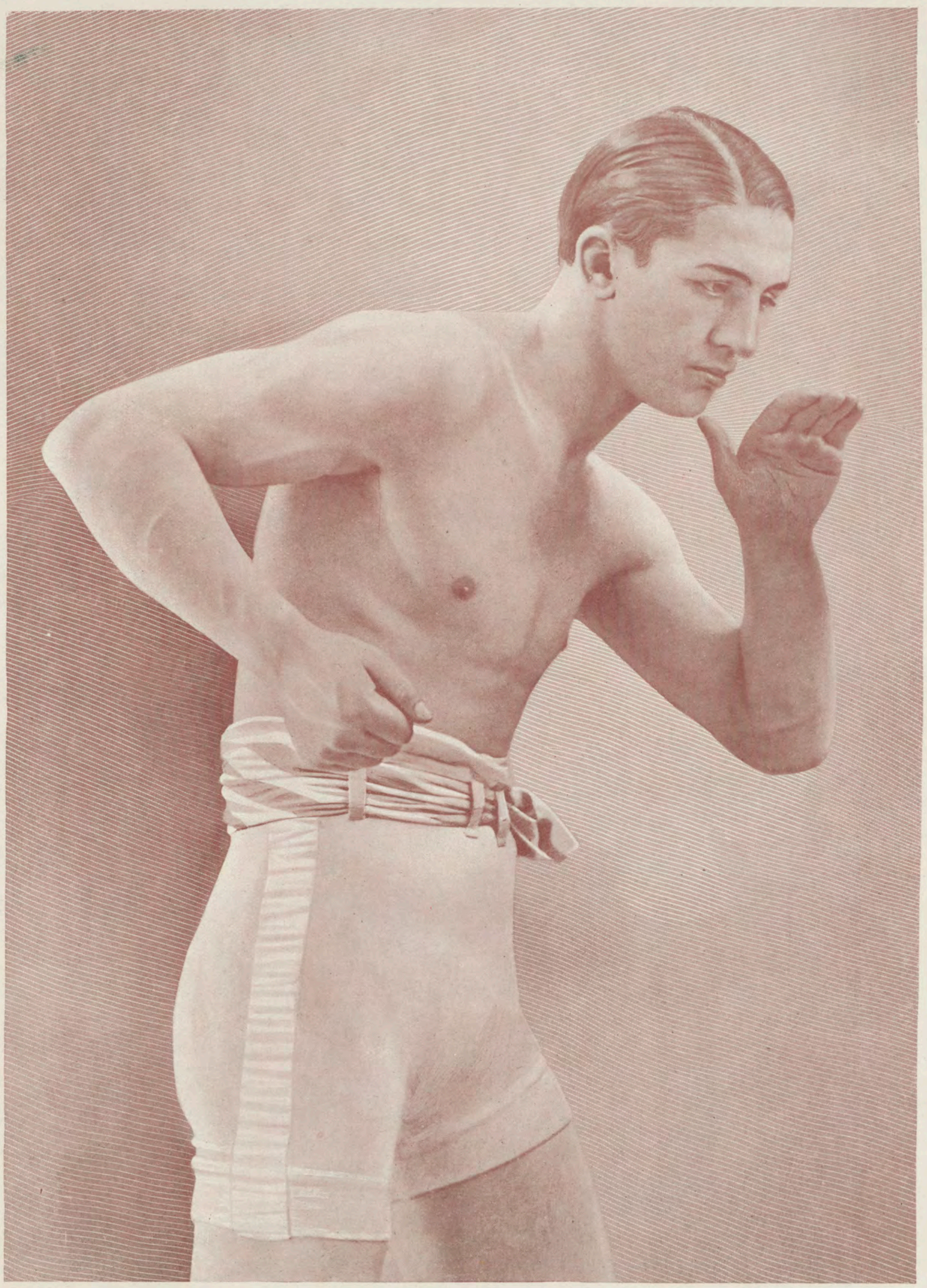
Jim Johnson, dont le record ne figure dans aucun des annuaires du ring américain, est un pugiliste de troisième ordre. C'est lui qui fut mis si fort à l'ouvrage par Marthuin, lorsque celui-ci fit ses débuts à Paris ! C'est lui qui, à Bruxelles, essaya de se faire passer pour Jack Johnson, usurpant un état-civil et commettant un délit dont je laisse au lecteur le soin de dire le nom. Précédé d'une publicité débordante, il fut reçu par les autorités de la ville, les délégués des associations et clubs sportifs, se faisant photographier sous toutes ses faces et livrant dans une cage de fauves, des assauts contre... Willie Fruitier. Mais le pot aux roses était découvert, malgré les détails fournis par le faux Jack sur son combat avec Jeffries, malgré les larmes qu'il versa quand on lui montra la photographie de Mme Jack Johnson, malgré l'annonce du speaker déclarant textuellement le soir de l'unique représentation : « Quelques personnes malveillantes et jalouses ont répandu le bruit que le Johnson que nous présentons n'est pas le vrai. Or, je puis vous certifier en toute sincérité qu'il ne peut y avoir le moindre soupçon. Le nègre que vous allez voir est bien le vrai Jack Johnson, vainqueur du célèbre Jeffries. » Le procureur du roi fit venir le nègre et peu s'en fallut que l'affaire ne tournât mal.

On espérait qu'après cette... plaisanterie, Jim Johnson repartirait en Amérique et retomberait dans le silence. La boxe y aurait gagné à tous les points de vue ! Pas du tout, il revint à Paris, lançant défis sur défis avec une persévérance non couronnée de succès, fort heureusement. Or, il se trouve des organisateurs qui ont l'audace de le présenter sur un ring et contre qui ? Contre Jack Johnson ! Jim Johnson ne va-t-il pas être dépaysé ? S'il se croit soudain redevenu Jack, il va se combattre lui-même. Quel beau sujet de pièce pour Tristan Bernard ! Mais si pareille situation était drôle au théâ-



SAM LANGFORD, CHAMPION DU MONDE DES POIDS MI-LOURDS

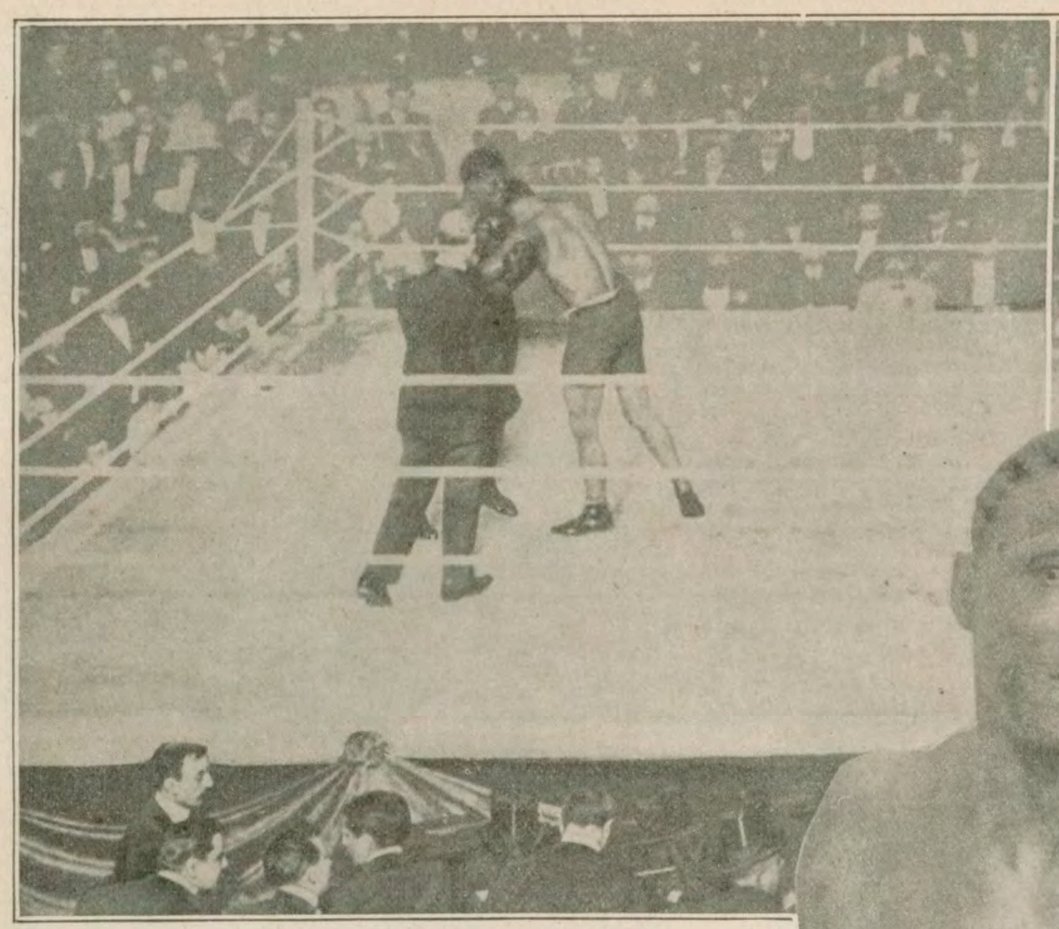
Sam Langford, champion du monde des poids mi-lourds, rencontre, le 20 décembre, à Luna Park, Joë Jeannette, pour le championnat du monde des poids lourds. L'ancien titulaire, Jack Johnson, pour de multiples raisons, s'est, on le sait, vu retirer le titre de champion qu'il n'était plus digne de porter.



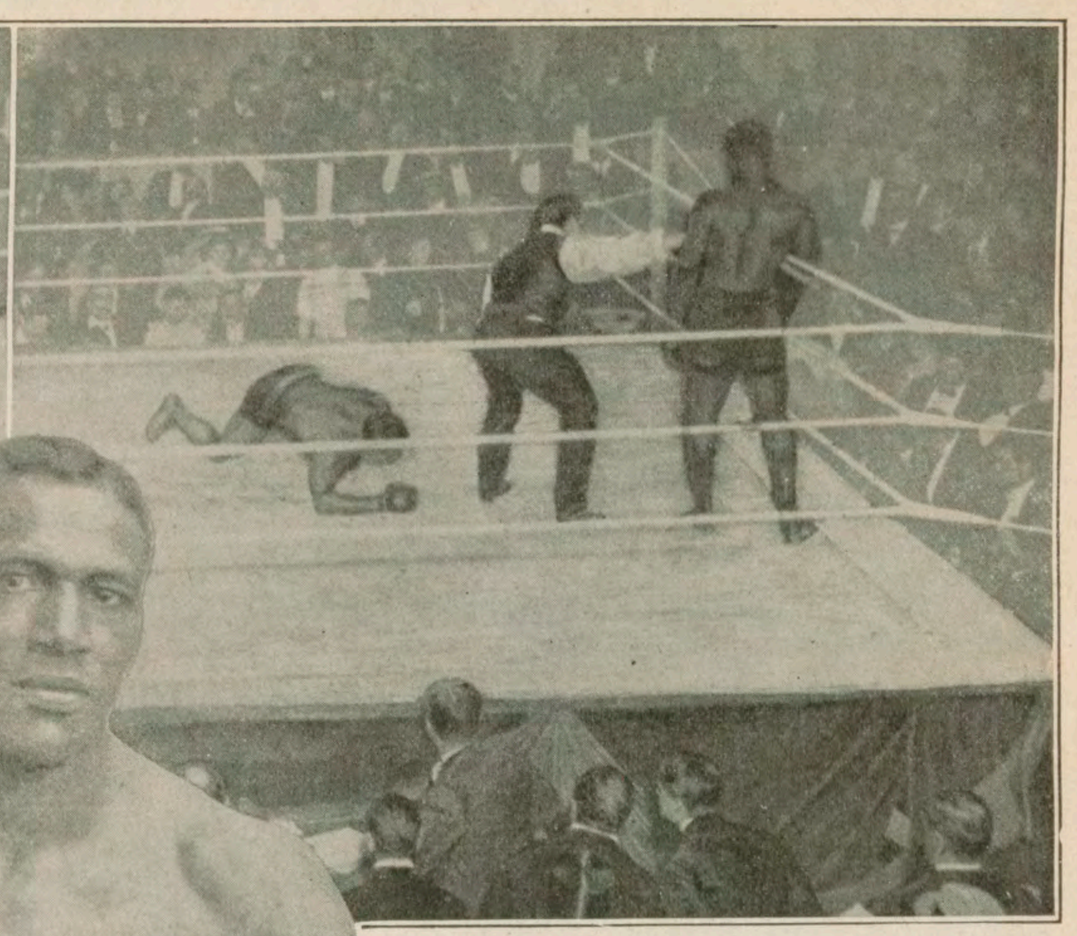
GEORGES CARPENTIER

Champion d'Europe de boxe.

Supplément au nº 796 de la *Vie au Grand Air*.



JOE JEANNETTE-SAM MAC VEA.
Joë Jeannette fut déclaré battu une fois par Sam Mac Vea, en 20 rounds, puis il prit sa revanche.



JEANNETTE A TERRE.
Le 17 avril 1909, après 49 rounds, Jeannette triomphait de Mac Vea.

tre, elle est lamentable et navrante dans le sport. C'est à croire qu'on veut tuer la boxe ! Et sait-on combien durera ce combat burlesque ? 10 rounds ! Ces deux grrrands champions ne peuvent faire davantage et pourtant, Jack est annoncé comme étant «le seul champion du monde », destitué, devrait-on ajouter, et Jim comme le « vainqueur de Jeannette », ce qui est absolument faux. Sérieusement, les rédacteurs des communiqués déclarent que ce sera « le plus grand combat de l'année ». Faut-il rire ? Faut-il se lamenter? Quant à moi, je considère que ces mœurs sont navrantes et je ne saurais dire à quel point je suis indigné par ces procédés révoltants qui menacent de faire tomber la boxe au rang de la lutte. Le spectateur ainsi trompé ne s'y laissera pas reprendre et sera convaincu que partout et toujours, la boxe est frelatée, truquée et ridicule.

Et comme je le disais précédemment dans un article sur « l'anarchie dans la boxe », comme il est regrettable qu'il n'existe pas de pouvoirs sportifs susceptibles d'interdire semblables plaisanteries si nuisibles pour le noble art ! Dans tout autre sport, ce serait aussitôt un tolle général de protestations, dans la boxe on trouve cette manœuvre licite et naturelle. De toutes façons, le public est prévenu : il sait le crédit que l'on peut accorder à ce match funambulesque !

QUEL EST LE CHAMPION DU MONDE ?

Bien entendu, dans leur publicité, les organisateurs du fiasco Jack-Jim Johnson ont essayé de dire que Jack détenait toujours le titre de champion du monde. Moi-même, récemment, je déclarais que l'on aurait dû donner un délai à ce nègre encombrant avant de le destituer. Mais du moment que la Fédération Internationale a passé outre, il ne peut-être question pour lui de se targuer d'un titre qu'il ne possède plus. En outre, j'ai appris que si Jack Jonhson n'avait pas boxé depuis 18 mois, ce n'était point parce que les offres avaient manqué, mais parce qu'il les avait refusées. Ce qui est bien différent. Tour à tour il n'a pas accepté une offre de 125.000, puis de 150.000 francs, enfin une part de 60 0/0 sur les recettes: On ne peut tout de même pas lui donner 500.000 francs. De guerre lasse, M. Théodore Vienne, directeur du Wonderland, demanda un rendez-vous à Jack Johnson. Mais le nègre, trop grand seigneur, ne se dérangea pas : il se fit représenter.

JOE JEANNETTE
Le noir le plus populaire en France est avant tout un scientifique et un boxeur extrêmement loyal.

— Jack Johnson ne refuse pas de combattre, déclara le représentant, mais il ne veut pas d'adversaires redoutables !

C'est pourquoi il a accepté de rencontrer Jim Johnson, mais le Wonderland s'est refusé à entrer dans semblable combinaison, ce dont nous devons le remercier.

Lorsqu'à la réunion de la Fédération Internationale, le cas de Johnson fut agité, tous les documents furent présentés et les membres décidèrent que puisqu'il n'y avait pas moyen de faire combattre Jack Johnson en Europe et qu'il était disqualifié définitivement en Amérique, le seul remède était de lui reprendre un titre dont il se glorifiait pour se montrer dans les music-halls, mais qu'il refusait de mettre en jeu.

Par conséquent, Johnson n'est plus champion du monde et il faut le remplacer. Quels sont les hommes qui peuvent être mis en ligne ? Il y en a deux et ils sont tous deux noirs : ce sont, Sam Langford, champion du monde des poids mi-lourds, et Joë Jeannette, son rival direct. L'un et l'autre, depuis la victoire de Johnson sur Tommy Burns, pourchassent celui-là pour obtenir de lui un match pour le titre: Johnson n'a jamais répondu.

Parmi les blancs, l'Angleterre avait à présenter Bombardier Wells, devenu Wells bombardé seulement, la France possède Georges Carpentier, encore trop jeune et pas assez lourd. Nous arrivons alors aux compétiteurs américains possibles dans la race blanche : ce sont Gunboat Smith, Frank Moran, Al Palzer, Carl Morris, dont le plus sérieux semble être le premier.

On voit que seuls, Sam Langford et Joë Jeannette s'imposent en première ligne, le vainqueur donnera ensuite une chance aux autres prétendants, mais il pourra porter fièrement un titre officiel qui prouvera qu'il est actuellement le meilleur boxeur poids lourd.

Et nous devons être heureux de voir disputer un tel combat en France. C'est la première fois que pareille solennité sera applaudie à Paris et sa portée est aussi

grande que celle de la rencontre Johnson-Tommy Burns à Sydney, Johnson-Jeffries à Reno.

Sam Langford n'est pas un inconnu pour nous. Il a combattu une fois contre Sam Mac Vea, et, après l'avoir dominé de bout en bout, vit l'arbitre extraordinaire, venu d'Angleterre spécialement, décréter match nul !

Quant à Joë Jeannette, c'est une vieille connaissance du public parisien qui a toujours admiré sa science, son endurance, son courage et sa parfaite loyauté. On se souvient entre autres succès de celui qu'il remporta sur Sam Mac Vea, après 49 rounds d'un combat acharné, au cours duquel, par trois fois, — dont une au 18e round où il tomba les bras en croix, — il fut expédié à terre.

Les deux adversaires de demain sont de merveilleux athlètes. Ils sont d'une classe supérieure à celle de tous les autres poids lourds actuels, Jack Johnson, gras à lard, compris.

Sam Langford, malgré sa petite taille qui le rend à peu de chose près aussi large que haut, est un boxeur foudroyant et l'un des plus remarquables qui aient pénétré dans un ring. Ses coups arrivent avec une rapidité déconcertante.

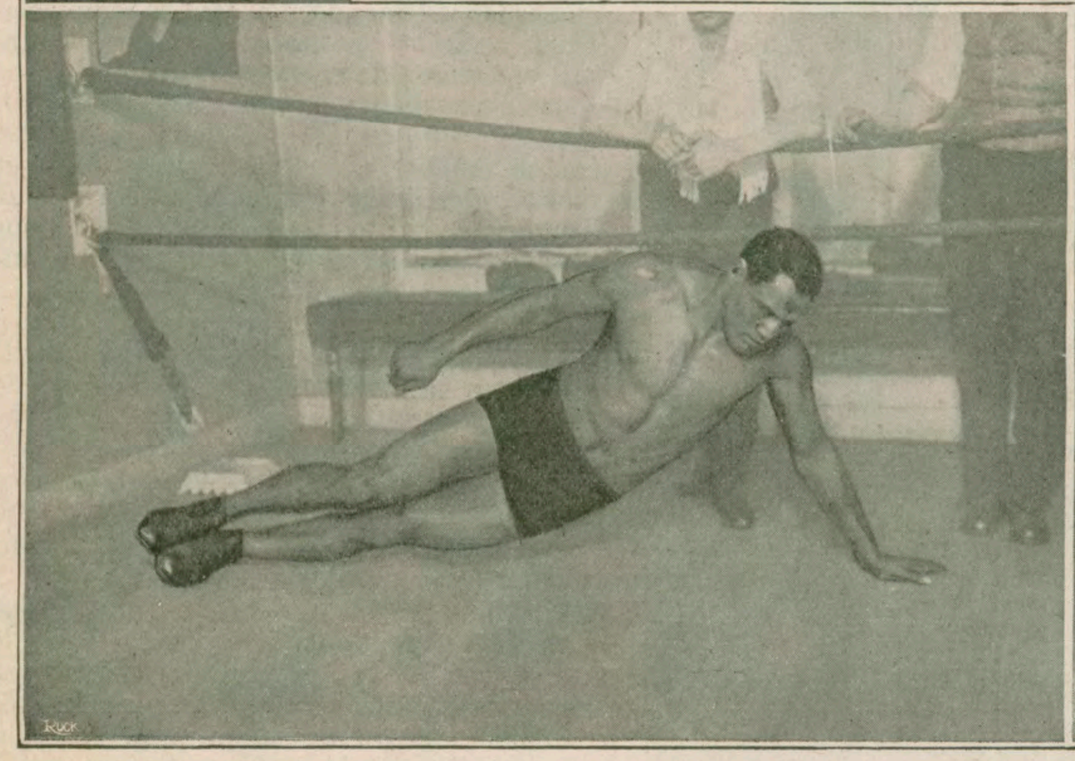
De plus, il est doué d'une endurance qui lui a permis de ne jamais être mis knock-out. D'ailleurs, Joë Jeannette partage ce privilège de n'avoir pas été envoyé une seule fois au pays des songes durant sa carrière.

Cette simple constatation prouve l'intérêt du choc de ces deux hommes. Ils se tiennent de très près et nous ne devons pas nous étonner si le vainqueur gagne par une très faible marge. En 10 rounds, je serais sûr de la victoire de Sam Langford, mais des rencontres aussi ridiculement courtes sont réservées à Jack et Jim Johnson! En 20 rounds, la chance de Joë Jeannette augmente étrangement. Mais le pronostic est difficile à donner : ce serait au finish, je choisirais immédiatement sans la moindre hésitation, Joë Jeannette, phénomène de courage, d'énergie et de science, ignorant la fatigue.

De toutes façons, les deux adversaires, conscients de la terrible partie qu'ils vont jouer, s'entraînent avec un cœur et une méthode qui nous rendent certains de les voir ce soir au mieux de leur forme. Ce ne sont pas eux qui, comme Jack Johnson, s'amuseraient, quatre jours avant un combat, à aller s'exhiber dans un match de catch-as-catch-can contre « le sauvage, terrible, fougueux et effroyable Jimmy Esson » ! Cette fantaisie de Jack prouve l'importance qu'il attache à sa rencontre avec Johnson. Si lui ne la prend pas au sérieux, comment le public pourrait-il y prêter le moindre intérêt ?

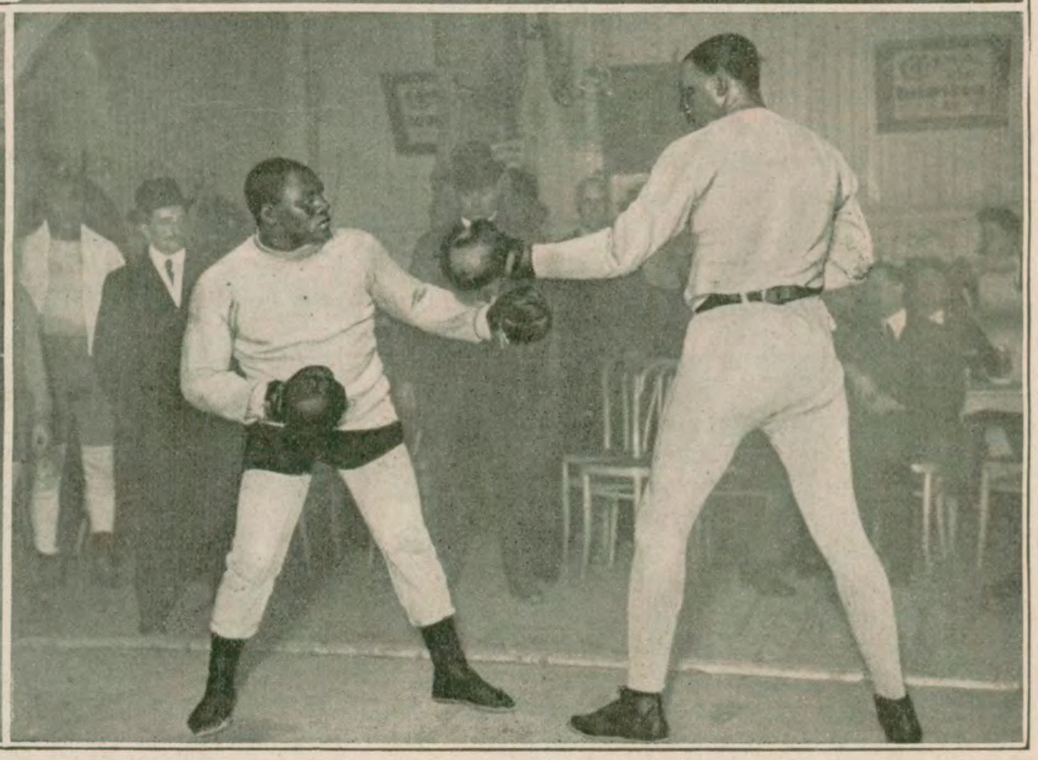
Préparons-nous donc, grâce à Joë Jeannette et à Sam Langford, à assister ce soir à Luna-Park à l'un des plus beaux combats admirés à Paris. Tous deux se sont rencontrés plusieurs fois, ils connaissent par conséquent parfaitement leur jeu et ne perdront pas leur temps à s'observer. Dès le début, ce sera la bataille pour la conquête du titre le plus enviable de la boxe.

JACQUES MORTANE.



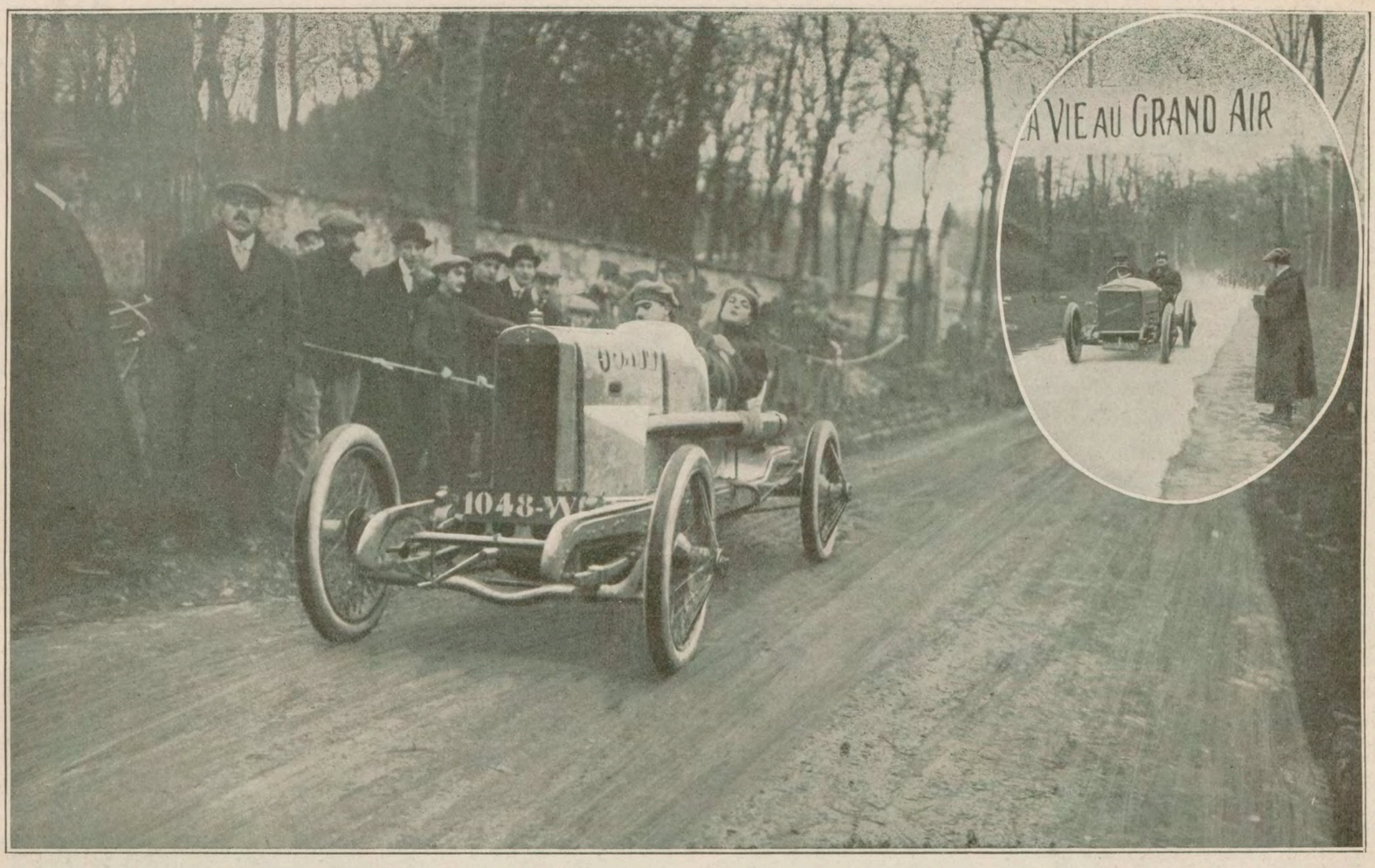
JOE JEANNETTE S'ENTRAINE

Joë Jeannette, sachant l'importance de la rencontre de ce soir, s'entraîne depuis un mois avec un soin tout particulier. Il est au mieux de sa forme pour le plus important combat de sa carrière.



SAM LANGFORD CONTRE BOB ARMSTRONG

Sam Langford travaille avec acharnement à la campagne. Il est arrivé à Paris accompagné de toute une colonie d'entraîneurs nègres, avec lesquels il a étudié la gamme de ses attaques fulgurantes et décisives.



MASSUGER, VAINQUEUR DE LA COURSE DE LA *VIE AU GRAND AIR*

La course d'automobiles que nous avions organisée pour dimanche dernier, sur la côte du Cœur Volant a obtenu un très grand succès, 29 concurrents prirent le départ, Massuger, sur son Hispano-Suiza (type Brooklands) prit la première place du classement général, effectuant le parcours en 58 s. 3/5. En médaillon, l'arrivée de Batta, sur Hispano-Suiza, vainqueur de la 4e catégorie. Les Hispano-Suiza eurent les honneurs de la journée. Dans le classement général, sur les huit premières voitures, il y eut sept voitures de cette marque.

DURAY, L'HOMME LE PLUS RAPIDE DU MONDE

Duray qui, à Ostende, a atteint sur un kilomètre la vitesse incroyable de 211 à l'heure, avait bien voulu prendre part à notre épreuve sur sa Turcat-Méry. Il remporta la 7e catégorie, en 1 m. 11 s. 1/5.

CHAMONT FAIT L'EPREUVE DU RECUL

Chamont se classa second de la 7e catégorie derrière Duray. Il accomplit le parcours en 1 m 15 s. 2/5. Godillot se classa troisième de la même catégorie, dead-heat avec Latizeau, en 1 m. 24 s.

LES DIMANCHES DE LA V. G. A.

La Course de Côte du Cœur-Volant

Nous avons été décidément bien inspirés en organisant la série de nos dimanches sportifs. Nous voici au troisième, et, comme pour les deux premiers, le succès veut bien nous sourire. Le beau temps est de la partie; les concurrents viennent de plus en plus nombreux; la foule se déplace, malgré la distance et l'heure matinale, et tous s'en vont satisfaits. Pouvons-nous demander plus?

Donc, dimanche, le monde de l'automobile était convié à disputer une course de côte sur la route, depuis longtemps célèbre, du Cœur-Volant, à Marly-le-Roi. Cette côte mesure 850 mètres de long et la moyenne est de 10 o/o pour s'élever à 12 en son milieu. Particularité de l'épreuve : les concurrents devaient s'arrêter à mi côte, à un point signalé par des fanions rouges, reculer de dix mètres et repartir vers le point final où ils terminaient en vitesse. Point n'est besoin de dire que s'il y avait beaucoup de monde tout au long des 850 mètres, c'est surtout autour des dix mètres où s'exécutait la manœuvre de recul et de démarrage, que la foule s'était portée.

Il est même heureux que les épreuves que nous organisons comportent toutes une particularité qui vient, pour ainsi dire, freiner la vitesse des concurrents; car, cette fois encore, malgré la gendarmerie et les gardes champêtres de Marly-le-Roi et de Louveciennes, malgré les cordes que nous avions fait poser entre les arbres pour empêcher l'envahissement de la piste, les curieux ont encore été les plus forts et les plus imprudents, s'écartant seulement au passage des voitures, se refermant derrière elles, aussitôt passées. Et il en sera malheureusement toujours ainsi; l'éducation sportive des spectateurs ne se fera jamais.

Notre épreuve avait réuni 41 engagements et ce chiffre eut été bien plus considérable, si nous avions consenti à accepter bon nombre de retardataires. Encore une éducation à faire, celle des concurrents qui attendent toujours la dernière minute pour s'engager.

Nous avons donné 29 départs qui ont donné les résultats suivants, classés par catégories :

Les concurrents étaient, en effet, répartis en sept catégories d'après la cylindrée des moteurs.

1re CATÉGORIE (au-dessous de 1 lit. 500).
1er Thomas (Sigma), en 1 m. 6 s. 2/5.
2e Contenet (Violet-Bogey), en 1 m. 10 s. 4/5.
3e Baudelocque (Morgan), en 1 m. 14 s. 4/5.
4e Chabot (Automobilette), en 1 m. 29 s.
5e Rollinger (X...), en 1 m. 41 s. 4/5.
6e Tsaut (La Gazelle), en 1 m. 47 s. 3/5.
7e Poulet (Skriva), en 1 m. 59 s.

2e CATÉGORIE (de 1 lit. 500 à 2 litres).
1er Suère (Suère), en 1 m. 12 s.
2e Thomas (Sigma), en 1 m. 12 s. 3/5.
3e Reyrol (Reyrol), en 1 m. 30 s. 4/5.

3e CATÉGORIE (de 2 litres à 2 lit. 500).
1er Lonneux (Bucnet), en 1 m. 14 s. 4/5.

4e CATÉGORIE (de 2 lit. 500 à 3 litres).
1er Batta (Hispano-Suiza), en 1 m. 1 s. 2/5.
2e Gattoux (Hispano-Suiza), en 1 m. 5 s. 1/5.
3e X... (Hispano-Suiza), en 1 m. 7 s. 2/5.
4e X... (Hispano-Suiza), en 1 m. 7. 2/5.
5e Deveuve (Ford), en 1 m. 27 s. 2/5.
6e Batta (Hispano-Suiza), en 1 m. 31 s. 2/5.
7e Sizaire (Sizaire-Berwick), en 1 m. 38 s. 2/5.
8e Moulin (Ford), en 1 m. 41 s.

5e CATÉGORIE (de 3 à 4 litres).
1er Massuger (Hispano-Suiza), en 58 s. 3/5.
2e Sauvalle (Despagna), en 1 m. 15 s. 2/5.
3e X... (Hispano-Suiza), en 1 m. 33 s.

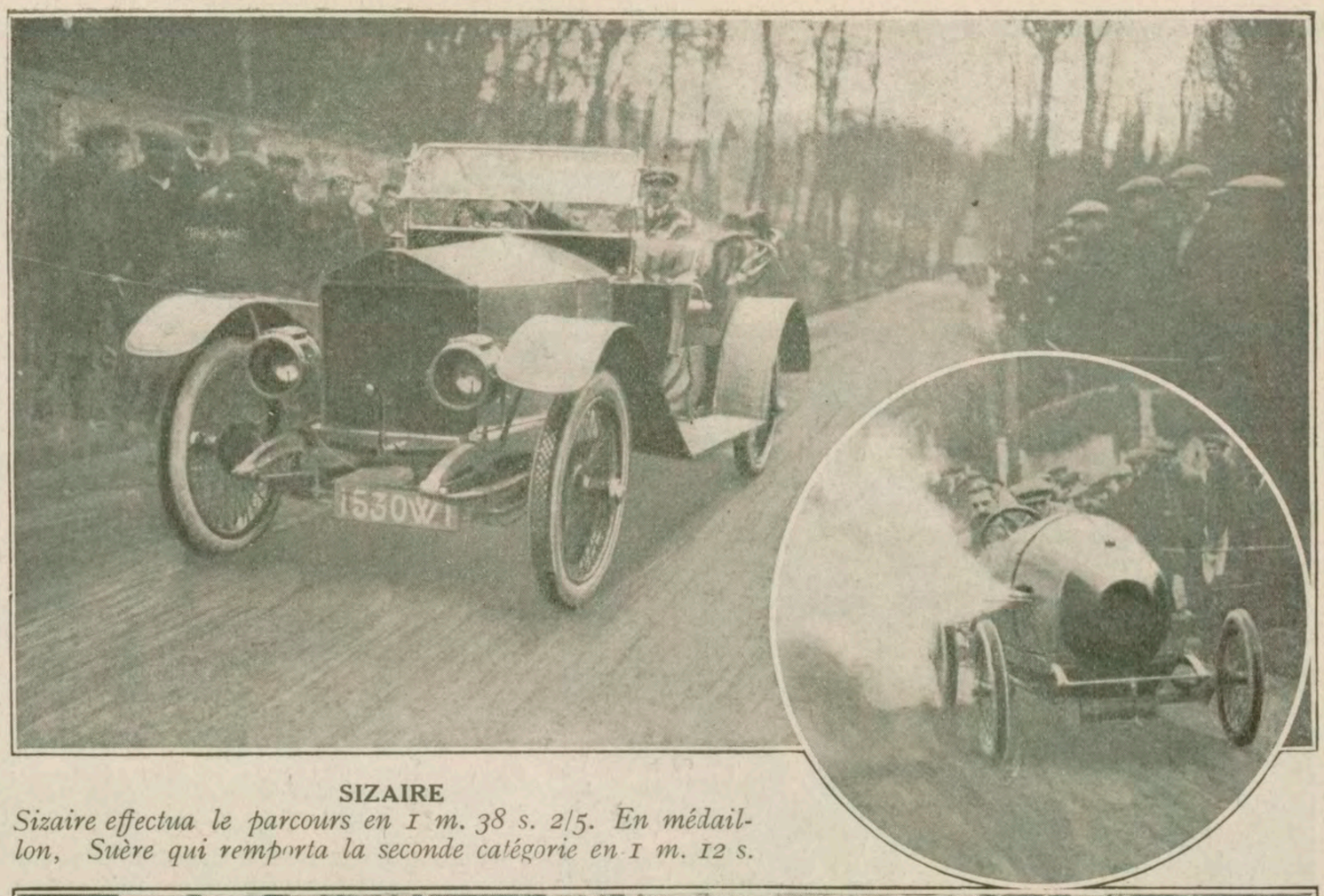
7e CATÉGORIE (au-dessus de 5 litres).
1er MM. Durav (Turcat-Méry), en 1 m. 11 s. 1/5.
2e Chamont (Turcat-Méry), en 1 m. 15 s. 2/5.
3e Godillot (Bellanger), et Latizeau (Turcat-Méry), en 1 m. 24 s.

Au total, une série de fort intéressantes performances où Hispano Suiza tient la tête dans ses catégories et dans le classement général, et où les petites voiturettes de poids et de puissance restreintes serrent de près les plus redoutables concurrents.

La gamme si variée des modèles divers mis en compétition ne permet pas d'établir un classement général où, malgré leurs réels mérites, les petites se trouveraient en mauvaise posture; aussi, ne donnons-nous que les résultats par catégories.

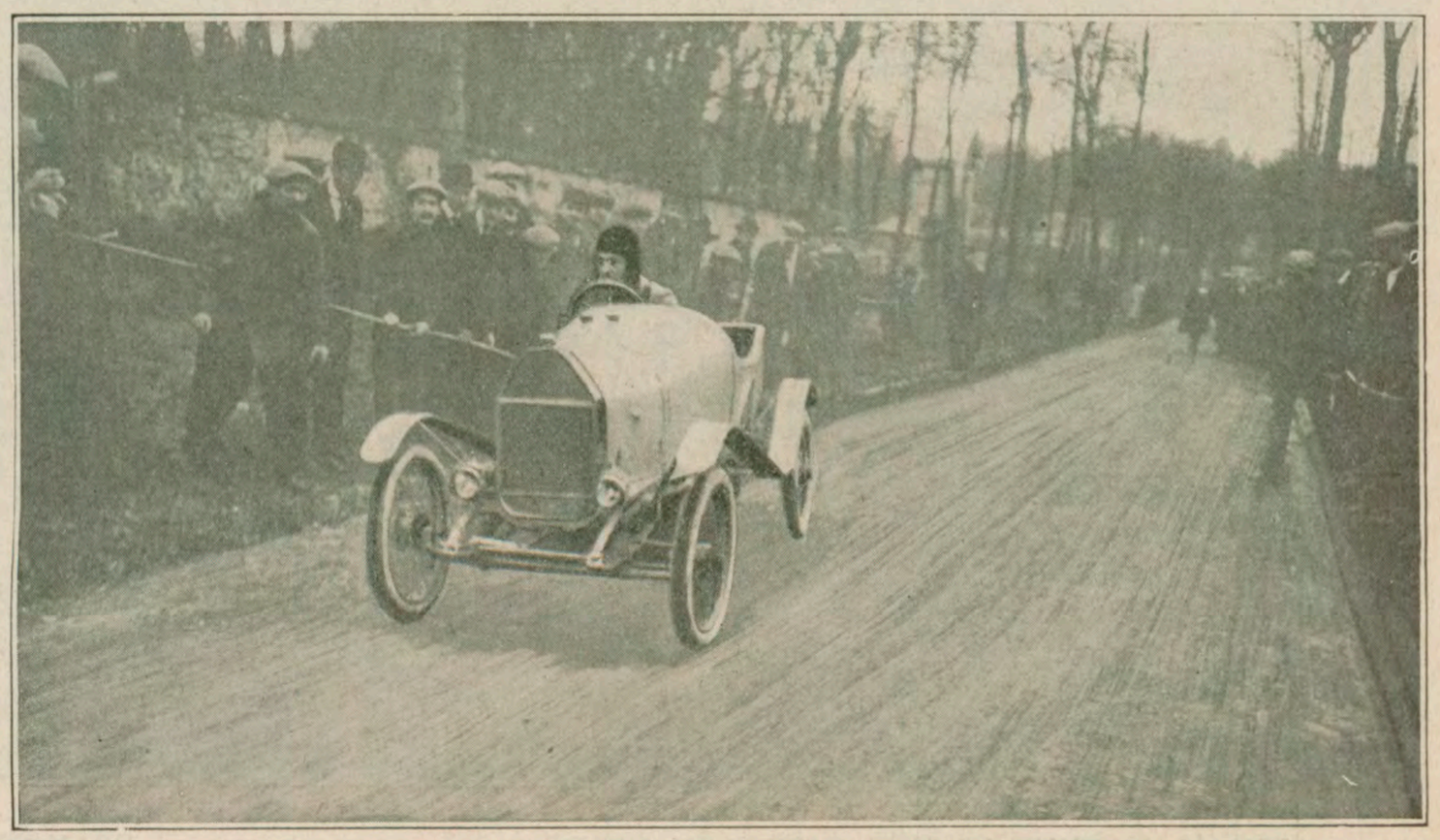
Nos lecteurs trouveront plus loin le règlement de notre cinquième dimanche sportif, qui aura pour théâtre le 18 janvier, la route du Parc agricole d'Achères. Cette épreuve, comme les autres, se disputera dans la matinée. Les jours courts nous obligent à agir de la sorte. Nous ne devons pas, en effet, nous exposer à voir la réunion arrêtée par l'obscurité, ce qui serait fort possible, au cas où le nombre des concurrents augmenterait, et la progression que subissent nos listes d'inscription nous permet de le prévoir.

P. M.



SIZAIRE
Sizaire effectua le parcours en 1 m. 38 s. 2/5. En médaillon, Suère qui remporta la seconde catégorie en 1 m. 12 s.

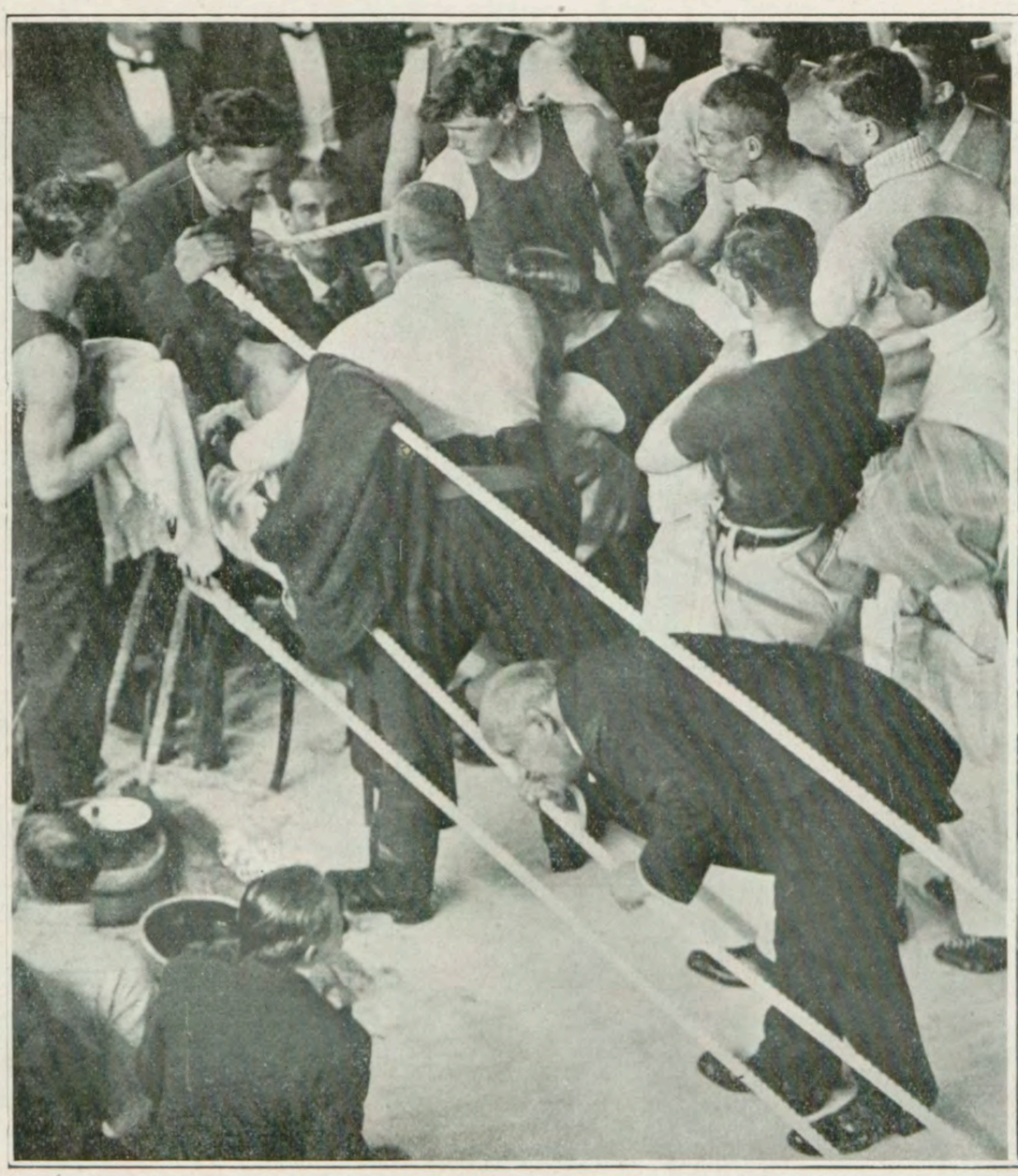
THOMAS REPART A L'ASSAUT DE LA COTE
L'excellent coureur Thomas, sur sa petite voiture d'un litre et demi de cylindrée, remporta la première catégorie, escaladant la côte en 1 m. 6 s. 2/5. Il prit la cinquième place du classement général.



VIOLET EFFECTUANT LA MANŒUVRE DU RECUL
La voiturette Violet-Bogey, à transmission par friction, fit merveille sur la côte. Elle prit la seconde place dans la première catégorie, avec le temps de 1 m. 10 s. 4/5.

LA FOULE ATTENDANT LE RÉSULTAT

Le National Sporting Club de Londres est extrêmement fermé. Seule, l'élite anglaise y est reçue. Le soir du match Carpentier-Bombardier Wells, une multitude de sport·men attendaient à la porte pour savoir le résultat. Empressons-nous d'ajouter que l'attente fut de courte durée.



CARPENTIER VIENT CONSOLER WELLS

Tandis que les seconds de Bombardier Wells cherchent à le ranimer, Georges Carpentier, très sportivement, vient à lui pour le consoler de sa défaite.

CARPENTIER FÉLICITÉ PAR LORD LONSDALE

Aussitôt après la défaite, tous les plus grands noms de l'aristocratie anglaise, toutes les notabilités tinrent à venir féliciter de son succès notre grand champion.

L'ÉCRASEMENT DE BOMBARDIER WELLS PAR CARPENTIER

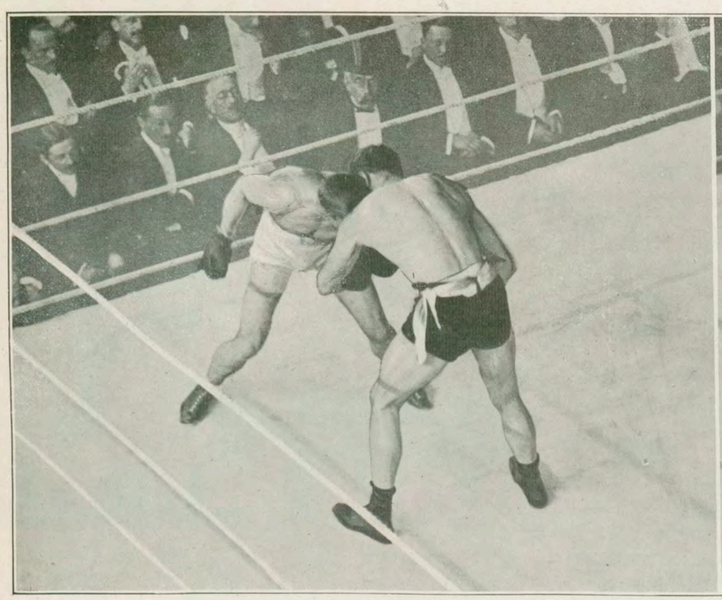
Dan Mac Ketrick, le manager américain bien connu de Joë Jeanette, qui assista au match Bombardier Wells-Carpentier, nous a adressé de Londres, au lendemain de la rencontre, ces quelques ligues :

Bravo Georges ! Carpentier la merveille de 19 ans, a établi définitivement, sans le moindre doute, sa supériorité sur Bombardier Wells, s'attribuant par sa décisive victoire, le titre si envié de champion d'Europe des poids lourds. Il est impossible de donner une idée même vague de la portée de ce succès.

Le jeune Français vint au combat avec la conviction absolue qu'il ne pouvait être battu et c'est ce qui me frappa le plus. Il avait l'état d'esprit des soldats de Sambre-et-Meuse quand ils disaient au général Pichegru : « Avec du pain et du vin, nous rions jusqu'en Chine ». Il monta dans le ring certain qu'il serait vainqueur, malgré son handicap physique, son jeune âge et les paris faits contre lui.

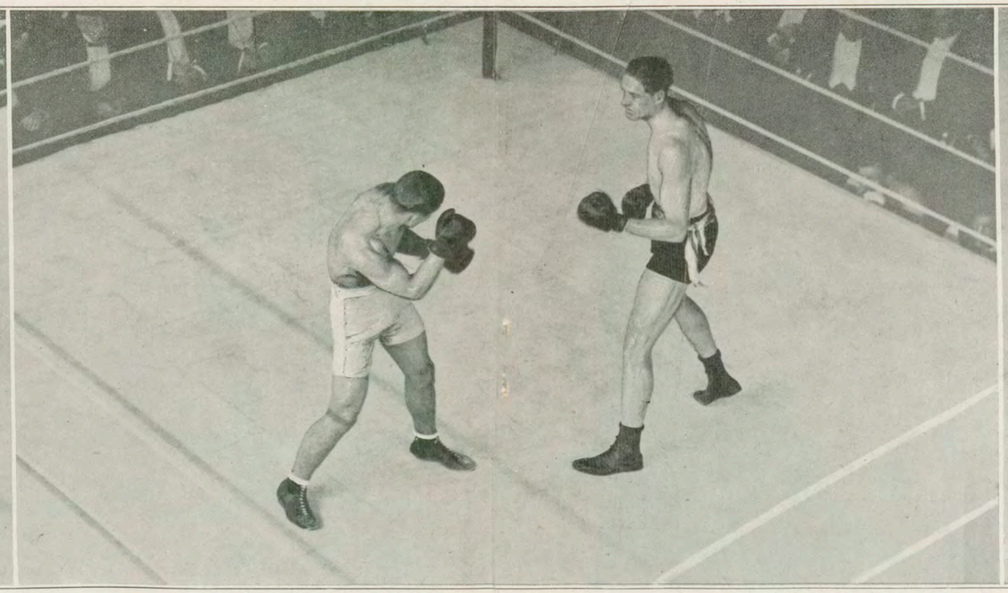
Le combat en lui-même peut être ainsi résumé : Carpentier joua avec Wells. Il arriva le premier, confiant, souriant et causant avec ses amis. Lord Lonsdale se leva et vint lui serrer la main. Wells monta ensuite dans l'enceinte, montrant des signes

LA VIE AU GRAND AIR



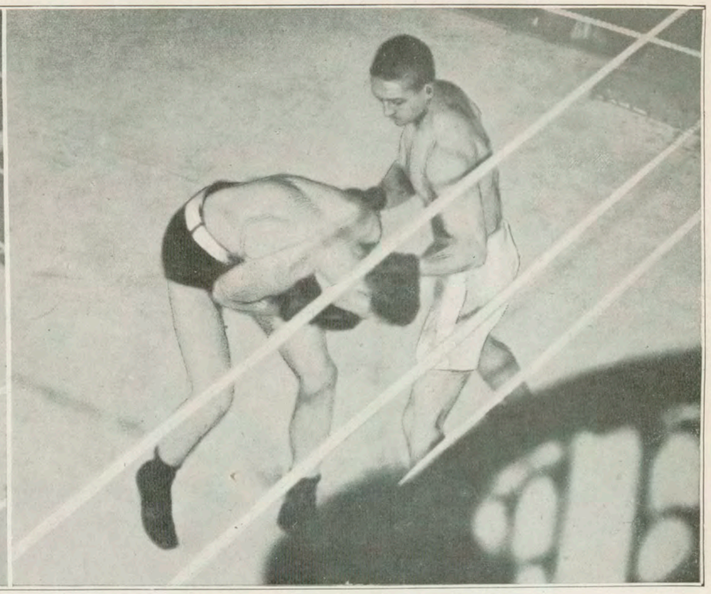
PREMIERE ESCARMOUCHE

Georges Carpentier, sur les conseils de son manager, Descamps, avait établi un plan de combat qui devait annihiler les attaques de son adversaire dont il avait apprécié la puissance à Gand.



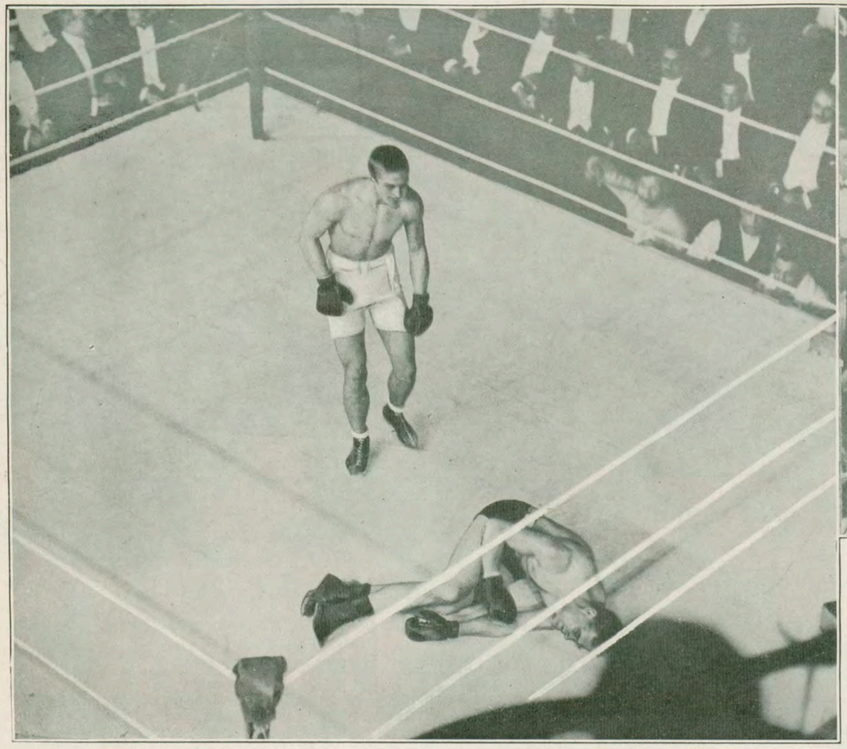
LE DÉBUT DU COMBAT

Cette photographie montre très exactement la tactique des deux adversaires : tandis que Bombardier Wells protège son endroit sensible, l'estomac, Georges Carpentier, a adopté une garde grâce à laquelle son estomac et sa tête sont complètement à l'abri.



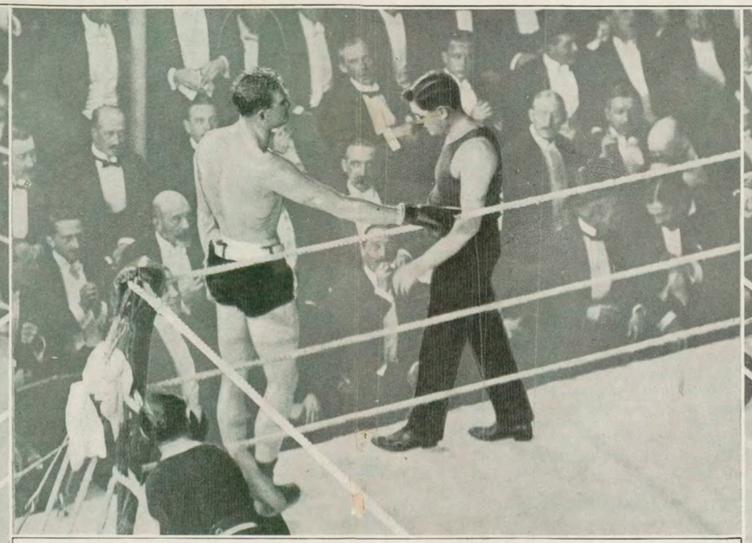
LE COUP FATAL

Comme à Gand, c'est par l'estomac que Carpentier a abattu Bombardier Wells. Après avoir courbé en deux son rival par une rentrée au plexus-solar, il le finit par un crochet à la mâchoire.



LE KNOCK OUT DE BOMBARDIER WELLS

Comme à Gand, mais plus rapidement, c'est-à-dire en un demi-round au lieu de quatre, Georges Carpentier a prouvé sa supériorité indiscutable sur le Bombardier, dont la défaite rapide causa une véritable stupeur parmi les spectateurs Anglais.



LA FIN D'UN CHAMPION

Bombardier Wells descend du ring après être revenu à lui. On distingue sur ses traits la douleur poignante que lui fait ressentir son échec.

manifestes de nervosité. A 10 h. 5 le match commença ; Carpentier faisant du « crouching », commença à tourner autour du ring. Un hook du gauche était le premier coup du Français qui le porta au « solar plexus ». Carpentier, tête baissée, portait des attaques effrayantes de vitesse. Il n'arrêta pas un anstant, ne visant que le corps de Wells. La fin arriva soudaine, inattendue, une minute treize secondes après le signal : le champion d'Angleterre était étendu sur le sol, évanoui, abattu par une série de coups à l'estomac qui ne pardonnent point.

Après ce succès, une question se pose : qui sera le prochain adversaire du phénomène Français ! La réponse est difficile. J'aimerais bien le voir opposer à Joe Jeannette, mais je crois cependant que ce serait prématuré. Il devrait auparavant rencontrer quelques blancs poids lourds, tels que Frank Moraux, Gunboat Smith, M. Palzer. S'il les battait, — avec lui sait on jamais ! — c'est alors qu'il pourrait penser au championnat du monde et, à mon avis, il pourrait bien être le fameux espoir blanc qui ne nous désespérait point.

DAN MAC KETRICK.

LE TRIOMPHE DE CARPENTIER

Aussitôt après son succès, Georges Carpentier est porté en triomphe par ses seconds, comme y a deux ans au même endroit, lors de sa victoire sur Young Josephs. A droite, Bombardier Wells, chancelant, est transporté vers son coin.

PENDANT LA FINALE DE LA COUPE D'ANGLETERRE

Malgré toute la finesse des avants qui cherchent à loger la balle dans les coins, le gardien de but a réussi à la faire dévier au-dessus de ses filets.

LE PARFAIT GARDIEN DE BUT

PAR HENRI BEAU

Lorsque le spectateur assiste pour la première fois à une partie de football association, le joueur qui frappe le plus sa curiosité est le gardien de but. Lui seul ayant le droit de se servir des mains, il est bien juste que le néophyte intrigué tienne à savoir pourquoi.

Lorsque le même spectateur, ayant pris goût aux prouesses des pratiquants du ballon rond, manifeste l'intention de se rendre à nouveau à un match, son premier soin, est de s'enquérir si le gardien de but de l'équipe qui a ses préférences est de bonne classe.

En un mot, le gardien de but ne peut passer inaperçu dans une partie d'association. Les actes d'un demi, d'un avant, même d'un arrière ne retiennent pas toujours l'attention. Il est impossible de ne pas se souvenir du jeu fourni par le gardien de but.

Car il y joue un tout premier rôle. La coutume veut que lorsque un des adversaires a perdu, ce n'est pas seulement de la faute de son gardien de but qui a laissé rentrer le ballon, mais bien plus celle du gardien de but du camp ennemi qui a empêché les vôtres de rentrer le dit ballon.

Aussi entend-on dire couramment par les vaincus : « Ils ont eu une sacrée chance d'avoir un tel gardien de but. » Son poste est excessivement délicat. Il a de plus une responsabilité illimitée. La moindre de ses défaillances peut coûter le bénéfice du match. Ses décisions et ses actes sont sans appel. Demis, arrières peuvent manquer la réception ou le renvoi de la balle, ils ont presque toujours une chance de réparer leur maladresse ; que le gardien de but hésite une seconde ou n'arrête pas assez nettement, que la balle dépasse de quelques millimètres la ligne tracée à la chaux, qui sous ses pieds, indique le dernier repaire du défendeur, et c'en est fait, le point est acquis à l'adversaire, et de ce point dépend le gain ou la perte du match.

Aussi un bon gardien de but est-il considéré comme une sorte de demi-dieu. Il a dans toutes les parties qu'il dispute son public bien à lui. Ce groupe d'admirateurs se tient généralement tassé sur la touche, derrière les filets. A la mi-temps, les équipes changeant de camp, les fidèles se faufilent en hâte à l'autre extrémité du terrain, afin d'y retrouver la bonne place, aux premières loges. Le plus court chemin d'un point à un autre étant la ligne droite, ne vous étonnez donc pas de voir ces admirateurs traverser, dès que le coup de sifflet annonçant le repos a retenti, le terrain dans toute sa longueur ; grands et petits, jeunes et vieux, gros et maigres disputent alors un cent mètres scratch d'un nouveau genre. Petite tradition de nos matches d'association que nous devons au gardien de but.

Lorsque le gardien de but a réussi un coup admirable, ses admirateurs se font plus admiratifs et les louanges bourdonnent autour de lui. Il faut donc au gardien de but une très grande dose de modestie pour rester impassible devant de telles marques d'approbation.

Beaucoup cependant perdent la tête, et leur façon de jouer s'en ressent. On dira donc du gardien de but qu'il joue pour la galerie.

Par contre, si le gardien de but commet une maladresse, ce sont des quolibets qui lui sont décochés et, s'il est impressionnable, il en subira les conséquences pendant le restant de la partie. Il risque alors sa place. Comme on le voit, le moral joue un grand rôle dans la carrière du gardien de but.

Tandis que les anglais dénomment leur gardien de but, « Goal-Keeper », les italiens et les espagnols l'ont baptisé du nom de « portiero ». Autrement dit « portier ». Ce nom assez pittoresque représente assez bien l'emploi de celui à qui incombe le soin de défendre les buts, constitués par deux montants de bois espacés de 7 m. 80 et reliés par une barre transversale, placée à 2 m. 40 au-dessus du sol, sorte de porte d'une surface de 17 mètres carrés que le préposé doit préserver des atteintes des attaquants qui cherchent à y faire pénétrer la sphère de cuir. Ces atteintes sont portées souvent de près et aussi de loin, soit à ras de terre, soit de volée. Il est donc nécessaire que le gardien de but emploie pour les repousser tous les moyens que dame Nature a mis à sa disposition : mains, poings, bras, tête, jambes et pieds.

L'attaquant a souvent intérêt à mettre le plus de force possible pour rendre plus ardue la tâche du gardien de but. D'où vient l'expression du bombardement des buts, le ballon arrivant au « portier » avec la force d'un véritable boulet de canon.

LES QUALITÉS QU'IL FAUT AVOIR

Au physique, le gardien de but ne doit pas être trop grand ni trop petit. S'il est trop grand, il éprouvera quelque difficulté à ramasser les balles à terre, et principalement lorsque celles-ci se présenteront sournoisement dans le coin des filets. Comme il lui faudra « plonger », c'est-à-dire ne pas hésiter à se jeter à plat ventre, il est à présumer que sa haute taille lui causera un handicap assez sensible. S'il est trop petit, il lui sera presque impossible de parer certaines balles qui se présenteront à lui en l'air et surtout dans l'extrémité des coins. Si vous aviez cependant à choisir entre ces deux extrêmes, il faudrait néanmoins opter pour le gardien de but de haute stature, la surface qu'il couvrirait étant évidemment plus grande.

Le gardien de but modèle ne doit donc pas être ni trop grand et surtout pas trop petit. Il doit, par contre, être robuste, souple, agile, posséder une grande détente, un coup d'œil prompt, et avoir beaucoup de sang-froid.

En plus de l'adresse des mains, qualité primordiale, il devra être aussi adroit du pied droit que du pied gauche, et avoir assez de force

LE GARDIEN DE BUT PLONGE

Le ballon lui arrivant en demi-volée, le gardien de but plonge pour le bloquer sur le sol, mais il devra se relever, et se dégager pour éviter d'être rentré lui-même.

pour dégager à une distance respectable pour éviter de remettre à nouveau son ballon à la merci des attaquants.

L'on voit, par ce court énuméré des qualités requises, que l'oiseau rare qui constitue le bon gardien de but est assez difficile à dénicher.

La qualité indispensable à un bon gardien de but est le sang-froid, car il est de toute évidence qu'un homme qui s'affole après un ou deux points rentrés dans ses filets est un joueur absolument nul et qu'il importe de remplacer au plus vite. Il peut être très adroit et posséder d'excellentes qualités, s'il n'est pas capable de rester calme et maître de ses nerfs, il peut faire perdre toute chance à son équipe.

Il doit, en outre, connaître parfaitement le jeu et étudier les qualités personnelles de ses adversaires ainsi que leurs défauts, de façon à acquérir le plus complètement possible la « science de se placer », suivant que la balle viendra de tel ou tel côté et de telle ou telle façon.

Il reste bien entendu que tout n'est pas classique dans le jeu de football et que, souvent, le joueur est surpris par un coup de hasard; c'est alors que seules son adresse et sa vivacité pourront lui permettre de se tirer d'affaire.

Les deux plus importantes questions de principe sont celles-ci : un gardien de but doit-il jouer avec ses pieds ou avec ses mains ? doit-il quitter son but ?

A cette dernière question, il faut répondre par l'affirmative. Oui, un gardien de but doit, s'il le juge utile, courir sur la balle, à condition toutefois qu'il s'entende parfaitement avec ses arrières, qui peuvent lui faciliter la besogne en gênant l'adversaire ou même en s'effaçant pour le laisser jouer.

J'ai toujours été absolument partisan de jouer avec les pieds de préférence, ce qui a le double avantage de gagner du temps et d'éviter au gardien de but des charges parfois impossibles à éviter: mais il est de toute évidence qu'il faut, pour cette façon de jouer, que le gardien de but soit sûr de lui; s'il s'avance sur la balle avec la crainte de la manquer, il est préférable qu'il fasse alors usage de ses mains pour « bloquer » sur son estomac. Chargé par plusieurs adversaires, il doit alors renvoyer la balle à la main et ne pas chercher à dégager au pied.

En Angleterre, je dois dire que nos maîtres ont une tactique absolument arrêtée à ce sujet : défense expresse à un gardien de but de reprendre une balle avec le pied. Les managers y veillent avec soin.

On n'accorde, en général, pas assez d'importance au renvoi de la balle par le gardien de but, alors qu'on s'extasie sur sa façon d'arrêter; un bon joueur doit toujours renvoyer le plus loin possible et de préférence de côté, l'adversaire ayant tendance à se rapprocher du centre devant un but menacé.

Si le terrain est gras et rend la balle gluante, il est préférable de toujours la prendre avec les mains. Bref, une foule de petites choses qui paraissent insignifiantes et qui peuvent influer beaucoup sur le résultat d'une partie, exigent du gardien de but beaucoup d'observation, afin de ne pas trop s'en rapporter à la légendaire « chance » qui n'est souvent qu'un vain mot.

En résumé, si vous voulez faire un parfait gardien de but et que vous possédiez naturellement les qualités de sang-froid et de décision, entraînez-vous sérieusement de façon à obtenir de vos deux pieds et de vos deux mains une adresse égale qui vous permettra, lorsque vous serez pressé, et cela vous arrivera souvent, de jouer la balle de la façon la plus rapide et non suivant une méthode apprise comme un alphabet.

NOTRE MEILLEUR HOMME

Je ne voudrais pas terminer ces lignes consacrées au gardien de but sans dire quelques mots sur Chayriguès qui est, sans contredit, le joueur le plus merveilleux que nous ayons eu en France, à ce poste.

Il possède au plus haut point toutes les qualités requises et son agilité et son adresse sont proverbiales. Formé à l'école de l'Union Sportive de Clichy, Chavriguès fait actuellement partie du team du Red Star et, depuis deux ans, est le gardien de but attitré de notre équipe représentative.

La saison dernière, le fameux club professionnel anglais de Tottenham Hotspurs vint à Paris pour y disputer deux matches. Les managers des « Spurs » furent tellement enthousiasmés du brio montré par le gardien de but français, qu'ils n'hésitèrent pas à lui faire de brillantes propositions pour défendre les buts de Tottenham dans la première division du Championnat d'Angleterre. C'était la gloire suprême et la fortune assurée pour le petit mécanicien de Clichy. Mais Chayriguès était de la « classe » et ne se laissa pas tenter par ces offres alléchantes. Après avoir été le joueur consciencieux et modeste, Chayriguès est devenu un bon et fidèle soldat qu'il nous est donné de voir encore jouer sur les terrains d'association et, dernièrement, les nombreux spectateurs du match Red Star-Levallois ont pu se rendre compte qu'il n'avait rien perdu de sa virtuosité.

CHAYRIGUÈS

Pierre Chayriguès est incontestablement le meilleur gardien de but français.

HENRI BEAU,
International.
Ex-gardien de but du C. A. de Paris.

LES SIX JOURS AMÉRICAINS

PAR GEORGES LE ROY

Au moment où vient de se terminer la grande épreuve de New-York, il nous a semblé intéressant de demander à notre collaborateur G. Le Roy, un des rares journalistes français qui assista à une des premières courses de Madison quelques souvenirs sur les *Six-Days Cycles Race*.

J'ai assisté à cette curieuse manifestation, en service commandé, et sans être particulièrement qualifié pour en rendre compte! J'avoue qu'à cette époque — oui, j'avoue, cela vaut mieux! — je ne connaissais pas grand chose de la technique sportive cycliste. J'ignorais tout de la subtilité des démarrages savamment placés à l'instant précis où la physionomie de l'épreuve commande de le faire, l'art de « régler le train » à sa convenance — chose qui, jusqu'ici, m'avait paru du ressort de l'indicateur des chemins de fer — la science de la course enfin, dans ses manifestations les plus diverses, m'était profondément étrangère. Bref, j'étais nul ou à peu près.

Je ne pensai pas, cependant, qu'il faille par trop m'en émouvoir, puisqu'il me restait, en somme, mes deux yeux grands ouverts pour tout voir et une certaine sensibilité au spectacle, nouveau pour moi, dont j'avais la mission de raconter, à coups de dépêches quotidiennes, les péripéties.

Be le confiance que mon passé, notoirement insuffisant, ne justifiait point! J'en conçus d'ailleurs quelque vague orgueil et, à quatorze ans de distance, j'en tire encore un semblant discret de vanité. Et puis... et puis j'avais la ressource de me raccrocher désespérément à la compétence de Robert Coquelle à qui Victor Breyer m'avait recommandé, bien que nous marchions sous des pavillons différents..... et ennemis.

C'était la veille de la grande épreuve. J'errais sans conviction dans les cintres de Madison, m'obstinant a chercher tout en haut le bureau directorial, qui se trouvait tout en bas. Avec Coquelle, ma situation s'améliorait, J'allais aussi pouvoir parler un peu français, ce qui ne m'était pas arrivé depuis que j'avais quitté le paquebot de la ligne hambourgeoise, qui m'avait fait traverser l'Atlantique. A vrai dire, j'avais rencontré là de nombreux gentlemen qui avaient pris plaisir à converser avec moi, dans ma langue natale. Mais cela avait été pour discuter exclusivement sur Maxim's, le Moulin Rouge et sa chorégraphie d'alors, sujet sur lequel je leur paraissais devoir être inépuisable, plein d'idées nouvelles et d'anecdotes pimentées.

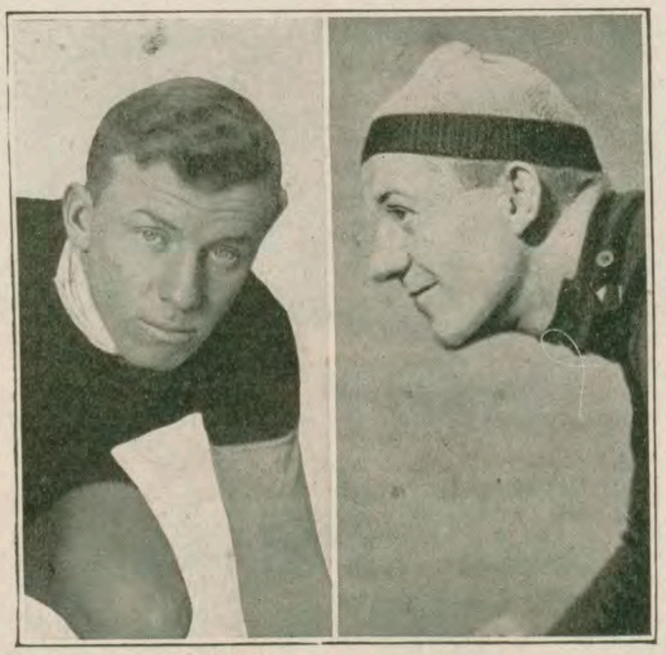
D'ailleurs, en ma qualité de Parisien, ils n'eussent pas admis que je pusse engager une conversation acceptable sur d'autre thème que celui de la vie dans les grands bars ou dans les bals publics à quarante sous d'entrée. Cueilli par Coquelle dans la tourmente où j'étais égaré, et dirigé par lui dans les méandres de Madison Square, je pris donc contact avec les personnages de la troupe — *alias* les concurrents aux « Six-Days », et l'association dirigeante Powers-Kennedy —, ce qui transforma un peu mes dispositions d'esprit et me fit voir, sous un jour moins sombre, cette grande bâtisse de Madison Square aussi peu séduisante à l'intérieur qu'à l'extérieur. Mais qu'est-ce que la séduction pour le tempérament pratique américain? Madison, bâtiment quelconque, coincé entre les gratte-ciel qui l'entourent, a dans la vie new-yorkaise une utilisation à peu près analogue à celle du défunt Palais de l'Industrie, remplacé aujourd'hui par le Grand Palais. Monument sombre, triste d'aspect, flanqué d'une assez singulière tourelle, au sommet de laquelle flamboie, dans un motif lumineux, l'annonce laconique de l'événement capital qui se déroule à l'intérieur : *Six-Days Cycles Race*. Engoncé dans une cuirasse de maisons qui n'en finissent pas, cette laideur architecturale s'égaye, si l'on peut dire, de la proximité d'un petit jardin public aux allées sinueuses, hésitantes, dessinées sans goût, et au centre duquel crachine péniblement une parodie de jet d'eau. Quelques arbres rachitiques, deux ou trois pelouses horribles et étriquées complètent la décoration agreste de ce square désolé où, semble-t-il, jamais le rire et la turbulence de l'enfant, animé aux jeux de son âge, n'apportent un peu de gaieté.

Le local est intégralement utilisé, pas une salle qui ne soit occupée, pas un coin dont on ne tire un parti commercial.

La fameuse course, une exposition de peinture, un salon des petites inventions, une conférence, etc., etc. Tout cela fonctionne en même temps dans ce vaste abri à tout faire. Mais ces manifestations diverses sont désertées du grand public pendant la course des Six jours, grande semaine new-yorkaise du cyclisme, Ah! le public des « Six-Days! »

ESCARMOUCHES SUCCESSIVES

J'ai déjà vu des foules enthousiastes, mais jamais comme à Madison, en cet an de grâce 1900, où l'épreuve se disputait, pour la première fois je crois, par équipes de deux coureurs se relayant. Jusqu'alors — c'était la formule originelle de la course — chaque concurrent faisait l'écureuil pour son compte personnel, se reposant quand il croyait pouvoir le faire sans compromettre sa chance, ou lorsque la fatigue, plus forte que la volonté, l'abattait. Ce système marqua le triomphe de Miller, de qui la qualité primordiale et unique était l'endurance. La nouvelle formule permettant à des hommes vites de se mettre en ligne, Miller se trouva sévèrement handicapé et son éclipse radicale le fit disparaître à tout jamais du sport cycliste. Le départ des « Six-days » — mais que dire alors des dernières heures de l'épreuve? — est un spectacle inoubliable pour le Français qui y a assisté. Si froid, si calme, si peu accessible à l'émotion, ou tout au moins aux manifestations extérieures de l'émotion, le public américain semble abdiquer, en faveur du sport, le flegme qui lui est coutumier. Le spectateur des Six jours est un homme transformé, agité par des tendances qui ne sont plus les siennes, vivant à l'intérieur de Madison une seconde vie, essentiellement éloignée de sa vie normale.



GOULLET ET FOGLER

Les deux vainqueurs des Six jours de New-York de cette année.

C'est, pendant les premières heures de la course, un hourvari infernal, où s'entre-croisent les coups de sifflet — signe d'approbation en Amérique — les vociférations les plus diverses, les applaudissements, tandis que tournent et tournent sans cesse les hommes en piste. Tout aux péripéties des premières escarmouches, le public n'a d'yeux que pour les coureurs. Pour l'instant, il est satisfait, les écureuils tournent ardemment: la dépression n'a pas encore ralenti leur ardeur; ils n'ont point besoin d'être stimulés, mais dans deux ou trois jours, la physionomie du spectacle changera. Quelques nuits passées sans grand sommeil, quelques brusques réveils pour remplacer en piste un co-équipier défaillant, auront abattu les énergies, et le public, qui se renouvelle d'heure en heure et vient à Madison pour voir autre chose que le spectacle monotone d'hommes roulant en file indienne, se chargera de secouer la torpeur des concurrents. Qu'importe la fatigue, peu importent aussi les incidents de l'épreuve qui ont déprimé les concurrents, du moment qu'on n'en a pas été le spectateur! Car la vie laborieuse n'est pas interrompue à New-York pendant les « Six days ». Tous les passionnés de l'épreuve poursuivent leur labeur quotidien; s'ils disposent d'une heure, d'une demi-heure, le matin ou l'après-midi, c'est pour se précipiter à Madison, dans l'espoir que, pendant leur courte présence, quelque chose se passera qui modifiera la physionomie de la course. Et puis, il y a le concurrent pour lequel « on en tient » qu'il faut encourager. L'année à laquelle remontent ces souvenirs, Elkes-Mac-Farland étaient les grands favoris de l'épreuve, encore qu'une sympathie très réelle accueillit le team Gougoltz-Simar qui défendirent si bien nos couleurs.

Aussi, un va-et-vient incessant conduit à Madison, tout le jour durant, un public d'autant plus intéressé que la course approche de sa fin.

Le soir, après le dîner, le flot montant des spectateurs envahit Madison. Combien même de fanatiques dînent sommairement ou pas du tout pour arriver plus tôt! Et c'est la cohue du premier jour qui reparaît. Chose curieuse, il semble qu'autour de la piste il n'y ait plus de hiérarchie sociale. La différence des classes disparaît, il ne reste que des sportsmen qui discutent entre eux sans se connaître, sans souci de l'abîme que créent entre les individus les situations respectives. Le fossé qui sépare deux êtres dans la vie courante est subitement comblé quand ils se retrouvent sur le terrain d'un sport qui les passionne également. Ni chez l'un, ni chez l'autre, cette double question ne vient à l'esprit : « Qui es-tu? D'où viens-tu? »

DERNIÈRES JOURNÉES

C'est le soir, chauffée par l'impatience des spectateurs, que la lutte reprend son âpreté, et lorsque l'un des concurrents tente de lâcher le peloton; oh! alors, une clameur ininterrompue l'accompagne dans son effort, le soutient en quelque sorte, non sans stimuler chez les autres la volonté de ne pas se laisser arracher ce tour d'avance, qu'il sera peut-être impossible de reprendre par la suite. Et les cris, les vociférations ne s'arrêtent que quand la saturnale effrénée de coups de pédales à toute allure a pris fin, la tentative de lâchage ayant échoué. Mais les heures passent, Madison se vide, et seuls dans leur cuvette de bois, les hommes tournent, tournent, tournent, presque sommeillants sur leur guidon. C'est l'heure pénible, l'approche du petit jour, signal d'une trêve tacitement consentie, et où les énergies fondues attendent, pour se ressaisir, d'être réveillées par le public implacablement exigeant.

Admirables meneurs d'affaires, les managers des « Six days » — ceux d'à présent doivent céder à la même préoccupation — avaient compris, en gens qui connaissent leur clientèle, la nécessité de corser le programme quotidien, afin de maintenir l'attention du spectateur sans cesse en éveil. D'autant plus que les six jours tournant à la corde, le reste de la piste était parfaitement utilisable pour des exhibitions, au besoin derrière entraînement mécanique. Mais ce n'est là que manifestation incidente en marge de la grande épreuve. Pendant cette grande semaine du sport cycliste, tout ce que l'Amérique compte de virtuoses de la pédale est à New-York, et les réunions qui précèdent l'epreuve capitale d'endurance, sont parfois un vrai régal pour les connaisseurs et même pour les profanes.

La dernière journée des « Six-days », l'ultime soirée surtout, mettent l'apogée à l'emballement des milliers et des milliers de New-Yorkais qui ont passionnément suivi les péripéties de l'épreuve Ce soir-là, la course prend fin à minuit, la foule se rue à Madison. Ce serait mal connaître le sens commercial des organisateurs de l'épreuve que de ne pas deviner qu'ils en profitent pour augmenter sensiblement le prix des places. Les affaires sont les affaires, n'est-ce pas? Mais c'est là petit détail qui ne calme pas l'ardeur de la foule. Elle veut voir la fin du débat et coûte que coûte elle passe au guichet.

La dernière soirée d'une Course de six jours est épique à New-York. L'enthousiasme atteint au délire. Sans cesse excités par les cris qui plongent de toutes parts dans la cuvette où ils tournent depuis cent quarante heures, les concurrents, qui sentent approcher la fin de leur calvaire, fournissent leur ultime effort au milieu d'un ouragan de vociférations que marquent seulement quelques rares accalmies. L'agitation est à son comble quand arrive le sprint final d'où sortira le vainqueur. Alors, il semble qu'un souffle de folie a chaviré toutes les têtes. Personne, ou peu s'en faut, ne tient plus en place. Debout sur les gradins, les gens crient, hurlent, s'agitent, trépignent, semblent avoir perdu le contrôle de leurs gestes jusqu'à ce que soit apaisée la formidable acclamation qui salue le triomphateur du jour.

Et puis, subitement, tout rentre dans le calme, la foule s'éloigne, la comédie est finie.

GEORGES LE ROY.

LE BLOC-NOTES DE LA QUINZAINE

L'aviateur Wassilieff, qui a fait le raid Saint-Pétersbourg-Moscou-Saint-Pétersbourg sur Morane-Saulnier.

A Pau, le 7 décembre, s'est disputé un grand match de football rugby, l'équipe du Sud a battu l'équipe des Probables par 8 points à 3. Ce match de sélection, organisé par l'U. S. F. S. A., avait attiré plus de 5.000 spectateurs.

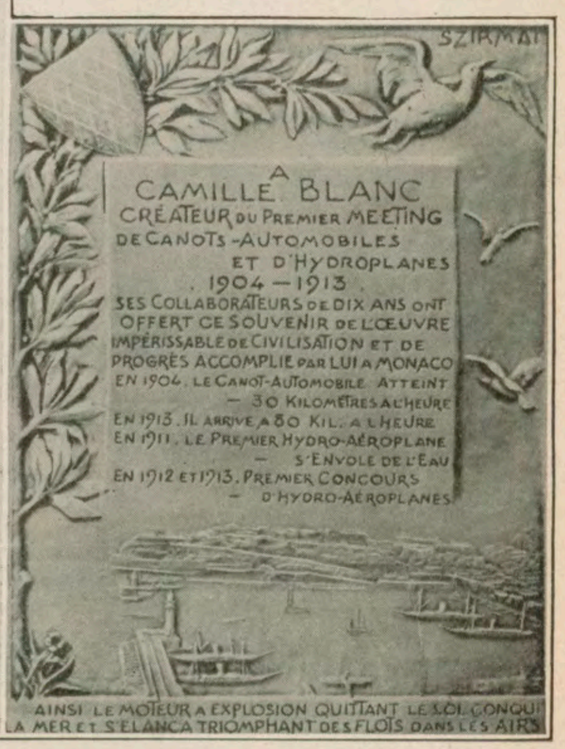
Camille Jenatzy, l'automobiliste bien connu, vient de trouver la mort dans un accident de chasse.

L'aviateur Cevasco, recordman du monde du voyage avec trois passagers, par le raid Milan-Venise.

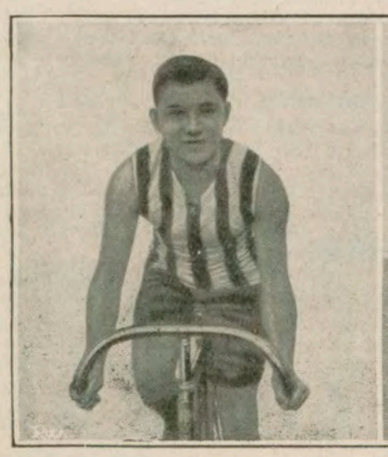
Leon Letort, le fameux aviateur qui s'est tué le 10 décembre, à Barbezieux, en concourant pour le Critérium de l'Aéro-Club. On se souvient qu'il avait accompli 2 fois sans escale le raid Paris-Berlin. C'est une grande perte pour l'aviation.

Le Red Star a battu, dimanche dernier, la J. A. de Saint-Ouen, par 9 buts à 4, après une partie disputée.

L'avers de la plaquette commémorative remise à M. Camille Blanc à l'occasion du dixième anniversaire du meeting de Monaco.


SZIRMAI
A
CAMILLE BLANC
CRÉATEUR DU PREMIER MEETING
DE CANOTS-AUTOMOBILES
ET D'HYDROPLANES
1904—1913
SES COLLABORATEURS DE DIX ANS ONT
OFFERT CE SOUVENIR DE L'ŒUVRE
IMPÉRISSABLE DE CIVILISATION ET DE
PROGRÈS ACCOMPLIE PAR LUI A MONACO
EN 1904. LE CANOT-AUTOMOBILE ATTEINT
— 30 KILOMÈTRES A L'HEURE
EN 1913. IL ARRIVE A 80 KIL. A L'HEURE
EN 1911. LE PREMIER HYDRO-AÉROPLANE
— S'ENVOLE DE L'EAU
EN 1912 ET 1913. PREMIER CONCOURS
— D'HYDRO-AÉROPLANES
AINSI LE MOTEUR A EXPLOSION QUITTANT LE SOL CONQUIT
LA MER ET S'ELANÇA TRIOMPHANT DES FLOTS DANS LES AIRS

Le revers de la plaquette remise à M. Camille Blanc par M. Georges Prade. Cette plaquette est due au graveur Tony Szirmaï.



Albert Podesta, qui s'est révélé dans le Championnat cycliste d'Egypt.

Les matches pour le championnat de Paris : Le Racing Club de France a battu, dimanche dernier, à Colombes, le Sporting Club de Vaugirard, par 9 points à 6.

Le match Sporting Club Universitaire de France-Stade Français, disputé au Parc des Princes, a été gagné par le Stade, qui marqua 6 points à 0.

Mme Driancourt, victime d'une chute d'aéroplane en juin dernier, va reprendre ses vols.

NOTRE HORS-TEXTE

Nous publions aujourd'hui, en hors-texte, le portrait de notre champion de boxe, Georges Carpentier, qui, depuis huit ans, fait l'admiration de ceux qui le voient combattre. Car il boxe depuis huit ans et il n'a pas encore vingt ans ! Mais c'est surtout depuis deux ans qu'il émerveille le monde entier. Il est, en effet, le seul homme ayant réussi à s'attribuer autant de titres en si peu de temps.

En 1911, il devenait champion de France, puis champion d'Europe des poids mi-moyens. En 1912, il remportait en 2 rounds le championnat d'Europe des poids moyens, puis, en 1913, celui des poids mi-lourds et enfin celui de toutes catégories. Il s'attribua celui-ci à Gand, en 4 rounds sur Bombardier Wells et vient de confirmer son triomphe à Londres en un demi-round. Que lui réserve l'avenir ? On peut tout espérer de ce jeune combattant si courageux et si scientifique.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

Nos oiseaux vont mourir

Il y a bien des lumières au Grand Palais, à propos du Salon de l'Aviation. bien des drapeaux, et il se dégage de la fameuse grande nef une première impression de richesse et de puissance.

En réalité, la situation est effroyable. La plupart des maisons d'aviation craquent effroyablement. Si la Guerre continue pendant un an ou deux ses procédés d'exploitation industrielle, elle pourra, à son gré, fabriquer elle-même ses appareils ou les acheter en Allemagne. L'industrie française, créatrice de l'aéroplane. aura vécu.

La France a souscrit 5 millions pour achat d'avions nouveaux, servant à la fois à la défense nationale et à l'encouragement aux recherches d'inventeurs dont elle payait ainsi les recherches. On sait aujourd'hui ce qu'il en advint. Anciens appareils déjà commandés et payés ainsi, terrains, hangars, tout y passa...

Les maisons d'aviation, à la demande de la Guerre, achètent d'immenses terrains et font des aérodromes civils. On les accepte, on les encourage. Les officiers commencent à s'y entraîner.

Circulaire en octobre dernier. D'un trait de plume, tout est biffé. Les officiers s'entraîneront exclusivement sur des aérodromes militaires.

Payez, civils, payez. Les terrains sont à vous.

Les commandes se raréfient. Moins d'appareils, moins de choix d'appareils.

Nouvelles commandes. Avions blindés et protégés. L'Etat se réserve le droit de les réparer lui-même. En aviation, cela peut mener loin. L'aéroplane, c'est le couteau de Jeannot.

Bref, nos constructeurs vont s'assembler et décider s'ils doivent continuer à mourir de faim...

Ils sont Français, ils continueront.

WHIPPER

AUTOMOBILE

L'évolution de la voiture

Les modèles se répartissent en trois catégories distinctes

Il y a, certainement, encore une clientèle pour la grosse voiture; on fabriquera et on vendra encore des 40, 50 et 60 chevaux. Ceux qui ne regardent pas à la dépense, à la forte somme à débourser au moment de l'achat, à l'entretien et à la consommation d'un véhicule puissant et lourd en conséquence, ne sont pas légion assurément, mais ils sont un certain nombre qu'il faut satisfaire. Du fait même de ce petit nombre, les constructeurs qui se disputent leur clientèle ne peuvent mettre en chantier d'importantes séries de châssis, d'où il s'en suit que le prix de revient est élevé et que le prix de vente l'imite. Il n'est pas étonnant de voir une limousine de grande marque montée sur un châssis correspondant coûter plus de 30.000 fr. d'achat et nécessiter une dépense annuelle de 15.000 à 18.000 francs. Vous pensez que, malgré le luxe qui sévit actuellement et qui laisse loin derrière celui des dernières années du Second Empire, le nombre n'est pas considérable de ceux qui peuvent appliquer une fortune au budget de leur automobile.

A côté de cette catégorie riche et coûteuse, nous avons vu, au Salon, surgir à de très nombreux exemplaires les petites voiturettes ou cyclecars, dans lesquels, au contraire, la recherche de la simplicité et du bon marché est poussée à l'extrême. Le Baby Peugeot, la Sigma, la Mathis se sont très heureusement signalés dans ce rayon et ont dû trouver des centaines d'amateurs. Bien étudiés, bien construits, ces modèles sont très séduisants, et nous avons vu, au dernier circuit de la Sarthe, de quoi ils sont capables; le seul reproche qu'on puisse leur faire, c'est leur légèreté et par conséquent, leur moindre confortable. Mais ce défaut est en quelque sorte la conséquence de leur qualité fondamentale, le prix. Pourquoi, demande-t-on au constructeur, avez-vous mis des engrenages dont la résistance est à la limite extrême? Le prix, vous répond-il. Pourquoi un pont arrière si léger, des pneumatiques si microscopiques? Le prix, toujours le prix. Et l'acheteur qui ne peut ou ne veut dépasser 4.000 à 4.500 fr. pour une voiture toute carrossée ne pourra se plaindre d'avoir un véhicule un peu léger, que son moteur pousse peut-être trop vite pour son poids. Car enfin, ces voiturettes pèsent environ 500 kilos au plus en ordre de marche et peuvent faire 65 et même 70 kilomètres en palier.

Nous venons de nous occuper des deux modèles extrêmes. Il nous reste à parler de l'évolution intéressante qui se produit dans l'établissement de la voiture légère, celle qui constitue le véhicule le plus pratique pour le service de ville ou pour le touriste pas trop pressé, la voiture des modérés et des modestes.

C'est assurément la plus répandue, puisque la plus demandée; et tous les grands constructeurs, les grands aussi bien que les petits, l'ont inscrite à leur catalogue. C'est le type baptisé 12-chevaux, dont le moteur varie entre 70 et 80 d'alésage, 120 et 140 de course, à trois ou quatre vitesses, avec pneus de 815 ou 875×105, pesant environ 700 à 800 kilos le châssis et pouvant marcher entre 60 et 75 kilomètres en palier. Ce modèle qui peut s'habiller de différentes manières et supporte aussi bien la carrosserie ouverte que la carrosserie fermée coûte entre 5.000 et 7.500 fr.

Pour avoir un torpedo avec capote et pare-brise, il faut compter 15.000 à 18.000 francs. Une carrosserie fermée coûte naturellement plus cher, de 2.500 à 4.000, suivant que vous choisissez landaulet, coupé, limousine ou conduite intérieure.

En somme, pour 8.000 ou 10.000 francs, on peut être servi à souhait, avoir une confortable voiture, régulière et résistante, abattant convenablement son 40 de moyenne; et, croyez-moi, c'est plus que suffisant pour couvrir de bonnes étapes. Dites vous qu'à cette allure, on voit, au bout de dix heures de marche, le 400me kilomètre, c'est-à-dire que, parti de Paris à 7 heures du matin, vous serez à 7 heures du soir, après 2 heures d'arrêt pour le déjeuner, bien près de Lyon. Assurément, il y a des voitures qui marchent à 100 kilomètres et plus, mais il ne faut pas croire que leurs moyennes sont beaucoup plus importantes pour cela. Les routes ne s'y prêtent pas. Les virages, les villages, les hameaux, les mauvais pavés, les caniveaux, les charrettes, les troupeaux, les cyclistes, les rails de tramways ou de chemins de fer, les passages à niveau, les croisements de routes, sont autant de causes de ralentissement ou d'arrêt. Pour peu que le conducteur soit prudent, il est certain que les instants seront rares et forcément très courts où l'allure de 100 kilomètres pourra être prise et maintenue. Donc, à part l'avantage et l'agrément qu'on en retire dans les côtes, le moteur puissant n'est pas d'une nécessité absolue, et c'est pourquoi nous voyons l'industrie automobile porter plus particulièrement ses efforts et l'activité de ses ateliers vers le modèle intermédiaire dont j'ai donné plus haut les principales caractéristiques. Panhard, de Dion, Peugeot, Schneider, Dietrich, Turcat-Méry, pour ne citer que les plus anciennes marques ont, toutes, à leur catalogue, un 12-chx des mieux compris et des plus remarquables. C'est peut-être celui de leurs modèles qui est le plus « dernier cri ».

PAUL MEYAN.

POUR GAGNER UN TORPEDO...

Il faut prendre part à notre Grand Concours du Champion doté de 20 000 francs de prix.

Ce concours est ouvert à tous nos lecteurs. Le premier prix est constitué par un torpedo 10-12 chx. Doriot-Flandrin-Parant.

Voir page IX des feuilles de garde le huitième bon de ce concours.

LES DIMANCHES DE LA VIE AU GRAND AIR

La Course des Inséparables.

(21 décembre.)

C'EST demain que se disputera notre épreuve cycliste réservée aux clubs affiliés à l'Union vélocipédique de France.

Rappelons que l'originalité de cette course inter-clubs consiste en ceci que les coureurs d une même équipe ne peuvent se séparer, doivent se présenter ensemble à tous les contrôles et franchir la ligne d'arrivée. Ils ont naturellement le droit, et même le devoir, de se porter aide et assistance.

Les départs seront donnés à partir de 9 heures du matin sur la piste circulaire du lac du Vésinet, où se fera l'arrivée. Les contrôles sont : Meulan, Pontoise, Argenteuil ou vice-versa, car les concurrents sont libres de faire le parcours dans un sens ou dans l'autre. La distance est de 70 kilomètres environ.

La Course du kilomètre.

(18 janvier.)

La *Vie au Grand Air* organise pour le dimanche 18 janvier, sur la route privée du Parc agricole d'Achères, une course du kilomètre qui se disputera dans les conditions suivantes :

ARTICLE PREMIER. — La course est réservée aux véhicules automobiles, munis de moteurs à explosion et transportant au moins deux voyageurs.

ART. 2. — Les concurrents sont répartis en sept catégories d'après la cylindrée.

1re catégorie : jusqu'à 1 l. 500.
2e » : de 1 lit. 501 à 2 litres.
3e » : de 2 lit. 001 à 2 lit. 500.
4e » : de 2 lit. 501 à 3 litres.
5e » : de 3 lit. 001 à 4 »
6e » : de 4 lit. 001 à 5 »
7e » : au-dessus de 5 litres.

ART. 3. — Le départ sera donné, voiture arrêtée mais le moteur en marche. Au bout de 400 mètres, la voiture devra effectuer un virage complet (au croisement des routes), et, sans marquer l'arrêt, continuera pour courir la distance de 1 kilomètre.

Les temps seront pris au départ, après le virage et à l'arrivée, de façon à avoir la vitesse sur le kilomètre, virage compris et sur 600 mètres sans arrêt.

ART. 4. — Les départs seront donnés à partir de 9 heures du matin, dans l'ordre où se présenteront les concurrents.

Ceux-ci devront se faire inscrire dès leur arrivée, par le contrôle de départ qui leur délivrera un numéro d'ordre.

Art. 5.— La route sera barrée 300 mètres avant le départ et 500 mètres après l'arrivée. Seules pourront pénétrer dans cet espace les voitures concurrentes. L'accès leur en sera donné sur présentation du reçu de leur droit d'entrée.

ART. 6. — La même voiture pourra prendre plusieurs fois le départ; mais cela représentera autant d'engagements. Elle ne pourra pas être conduite deux fois par le même conducteur.

Le même conducteur pourra conduire plusieurs voitures différentes.

ART. 7. — Sept prix (un par catégorie) sont affectés à cette course.

ART. 8. — Tout accident quelconque dont ils pourraient être cause ou victime sont à la charge des concurrents, les organisateurs déclinant toutes responsabilités.

ART. 9. — Le présent règlement pourra subir toutes modifications que des cas non prévus nécessiteraient.

ART. 10. — Les engagements sont reçus dès aujourd'hui dans les bureaux de la *Vie au Grand Air*, 90, avenue des Champs-Elysées, directement ou par correspondance.

Tous les engagements doivent être accompagnés d'une somme de cinq francs, montant du droit d'inscription et indiquer le nom de la voiture, celui du conducteur, l'alésage et la course du moteur.

RÉSULTATS TECHNIQUES

DU 8 AU 15 DÉCEMBRE

ATHLETISME

LUNDI 8 DÉCEMBRE. — Boxe. — Londres. — Carpentier met knock-out Bombardier Wells en 1 m. 10 s.

DIMANCHE 14 DÉCEMBRE. — *Football Rugby-Colombes :* Le Racing Club de France bat le Sporting Club de Vaugirard par 9 points à 6. — Parc des Princes : Le Stade Français bat le Sporting Club Universitaire de France par 6 points à 0.

DIMANCHE 14 DÉCEMBRE. — *Football Association.* — L'Etoile des Deux Lacs bat le Patronage Olier par 1 buts à 2; le Football Etoile Club de Levallois bat l'Union Sportive Suisse par 3 buts à 0; le Cercle Athlétique de Paris bat le Cercle des Sports Athlétiques par 1 but à 0.

CYCLISME

DIMANCHE 14 DÉCEMBRE. — New-York. — *Course des Six jours de Madison Square.* 1. Goullet-Fogler; 2. Lawren-Magin; 3. Root-Mac-Namara; 4. Drobach-Hofstaedt; 5. Brocco-Verri; 6. Hill-Ryan; 7. Litten-Thomas; 8. Corry-Waker. Distance couverte par les équipes de tête : 2.751 milles, record américain établi en 1908 dépassé de plus de 13 milles.

HIPPISME

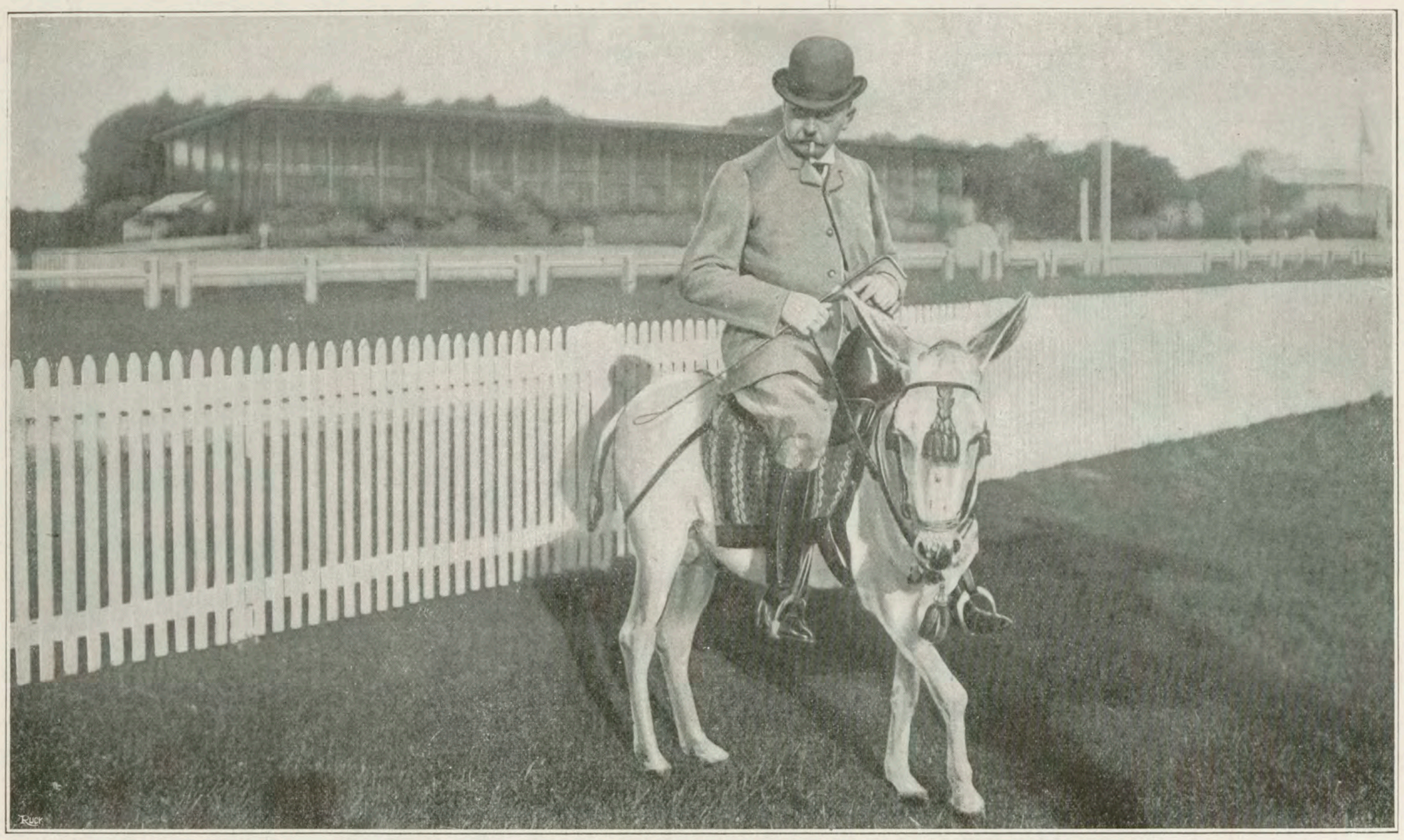
DIMANCHE 14 DÉCEMRRE. — Auteuil. — *Prix Callistrate* (15.000 francs, 4 000 mètres); 1. Lutteur III (A. Carter), à M. James Hennesys; 2. Lord Loris; 3. Trianon III. — P. M, gag. 21 francs; pl. 17 francs, 34 fr. 50, 48 fr. 50.

Prix Champaubert (15.000 francs, 3.100 mètres); 1. Les Beaux-Arts (G. Hall), à M Champion; 2. Siva; 3, Lynx Eyed. — P. M. gag. 92 francs; pl. 32 fr. 50, 20 francs, 20 fr. 50

TIR

VENDREDI 12 DÉCEMBRE. — Réunion de la Société de l'*Assaut au Pistolet* (Tir aux balles Devillers). Gagnants des poules : Rumeau (2); Petrocochino, Mme Devillers, Dr de Sévedavy, comtesse Labordère.

Sur 370 balles, 265 ont touché les adversaires en présence.



UNE AMUSANTE PHOTOGRAPHIE DE M. EDMOND BLANC.

M. Edmond Blanc arrive, encore cette année, en tête des propriétaires gagnants, mais sans battre le record établi par lui en 1904 avec 1.631.678 francs.

LES PROPRIÉTAIRES GAGNANTS EN 1913

Par RENÉ RIONDET

Le palmarès des propriétaires vainqueurs au cours de la saison ne manque jamais d'intérêt. Non seulement il évoque dans notre esprit les résultats de la campagne qui vient de s'écouler; mais encore, il nous incite à faire un retour en arrière et à procéder à des rapprochements avec les années précédentes.

Remarquons tout d'abord que le record français des sommes gagnées n'a pas été battu ; il appartient toujours à M. Edmond Blanc, avec son total de 1.631.678 francs atteint en 1904. C'est cependant ce détenteur du record qui occupe encore la première place sur la liste de 1913 avec le chiffre de 818.635 francs ; mais nous reviendrons plus longuement sur cette fameuse écurie dont la longue carrière mérite mieux qu'une simple mention.

Le baron Edouard de Rothschild se trouve, comme l'an dernier, au second rang, tout en gagnant près de 150.000 francs de plus. Ce résultat magnifique a été obtenu grâce à Prédicateur, à Isard II et à la production de Sans Souci II ; celle-ci, dont le rôle a été bien modeste par suite d'avatars, s'annonce toutefois comme le plus sûr garant des succès futurs de la célèbre casaque bleue, toque jaune.

L'écurie de M. de Saint-Alary a des hauts et des bas; elle était trente-neuvième en 1912, la voilà troisième en 1913. Le fait s'explique facilement : l'effectif du haras n'est pas très nombreux, mais il est suffisamment bien recruté pour fournir des Kizil Kourgan, des Basse Pointe ou des Brûleur.

Le vicomte d'Harcourt vient ensuite, occupant une place bien meilleure qu'au cours des années précédentes. Il n'est pas inutile de souligner que la plus grande part des succès revient à un cheval d'origine purement anglaise. Sur son total de 509.782 francs, 255.900 francs ont été gagnés par Ecouen, qui a été importé d'Angleterre dans le ventre de sa mère saillie par Saint-Frusquin. Au cinquième rang, figure le baron Gourgaud, qui, malgré la date récente de ses débuts comme propriétaire, avait réussi à s'inscrire en tête du palmarés de 1912. Au sixième rang, M. A. Aumont, dont les succès continus ne doivent pas être pris comme mesure exacte de la valeur de ses élèves; car il vend une partie de ses produits, qui triomphent sous d'autres couleurs que les siennes. Au septième rang, M. H.-B. Duryea, un Américain, dont l'installation toute récente dans notre pays a été déjà marquée par sa place de quatrième sur la liste de l'an dernier. Au huitième rang, M. L. Olry-Rœderer se trouve en grands progrès sur ses résultats antérieurs. Au neuvième rang, M. M. Caillault, qui, se consacrant à nouveau aux luttes de l'hippodrome, s'achemine vers la situation prépondérante qu'il a déjà occupée de 1898 à 1907. Enfin, au dixième rang, le baron Maurice de Rothschild ne retrouve pas encore, avec les produits de son élevage l'équivalent des succès remportés par ses heureuses acquisitions, telles que les Ossian ou les Verdun.

Il est curieux de constater que M. W.-K. Vanderbilt ne figure pas parmi les dix premiers, il se classe seulement quatorzième. C'est une véritable déchéance pour lui qui, dans les huit dernières années, a occupé cinq fois la première place, en 1906, 1908, 1909, 1910 et 1911,

Pour en revenir au sujet que nous avons indiqué plus haut, nous allons jeter un coup d'œil rapide sur la longue carrière de l'écurie Edmond Blanc. Cette dernière jouit d'un grand prestige dans l'esprit des sportsmen, quelle que soit leur nationalité; mais le sentiment d'admiration qu'elle inspire semble être devenu le fait d'une simple tradition dont on arrive à oublier la source. Nous allons montrer sur quels magnifiques états de service, s'appuie cette tradition.

Après avoir figuré pendant quelque temps sur les hippodromes d'obstacles les couleurs de M. Edmond Blanc firent en 1878 leur apparition en courses plates. Les débuts furent modestes: la première victoire fut remportée le 22 avril à Longchamp, par un fils de Patricien et Bridecake, nommé Baron's dans le prix de l'Etoile, épreuve s'adressant à des chevaux à réclamer pour 10.000 et 20.000 francs : ce prix de l'Etoile, pourvu des mêmes conditions, se dispute encore au meeting du printemps, et l'an dernier, à trente-quatre ans d'intervalle, un représentant de M. Ed. Blanc, Roi Pataud, se l'est adjugé.

La seconde victoire fut le fait d'un nommé Convenio, qui, le 26 mai, gagna à Chantilly le prix de la Reine Blanche, toujours à réclamer.

Bref, à la fin de la saison, M. Edmond Blanc, occupa le dix-septième rang sur la liste des propriétaires gagnants, avec un total d'environ 43.000 francs.

Dès l'année suivante, la collection des triomphes classiques commença avec Nubienne, héroïne du prix de Diane et du Grand Prix. Ce beau succès fut cependant suivi par une phase d'attente, qui, jusqu'à 1888, ne comprit comme performance sérieuse que la victoire de Soukaras en 1883 dans le Prix Lupin.

Par exemple, à partir de 1889, c'est une véritable série, au cours de laquelle les gains de l'écurie ne sont jamais descendus au-dessous de 155.000 francs ; et encore faut-il compter pendant cette période cinq années que la proximité des autres nous amène à taxer d'insuccès.

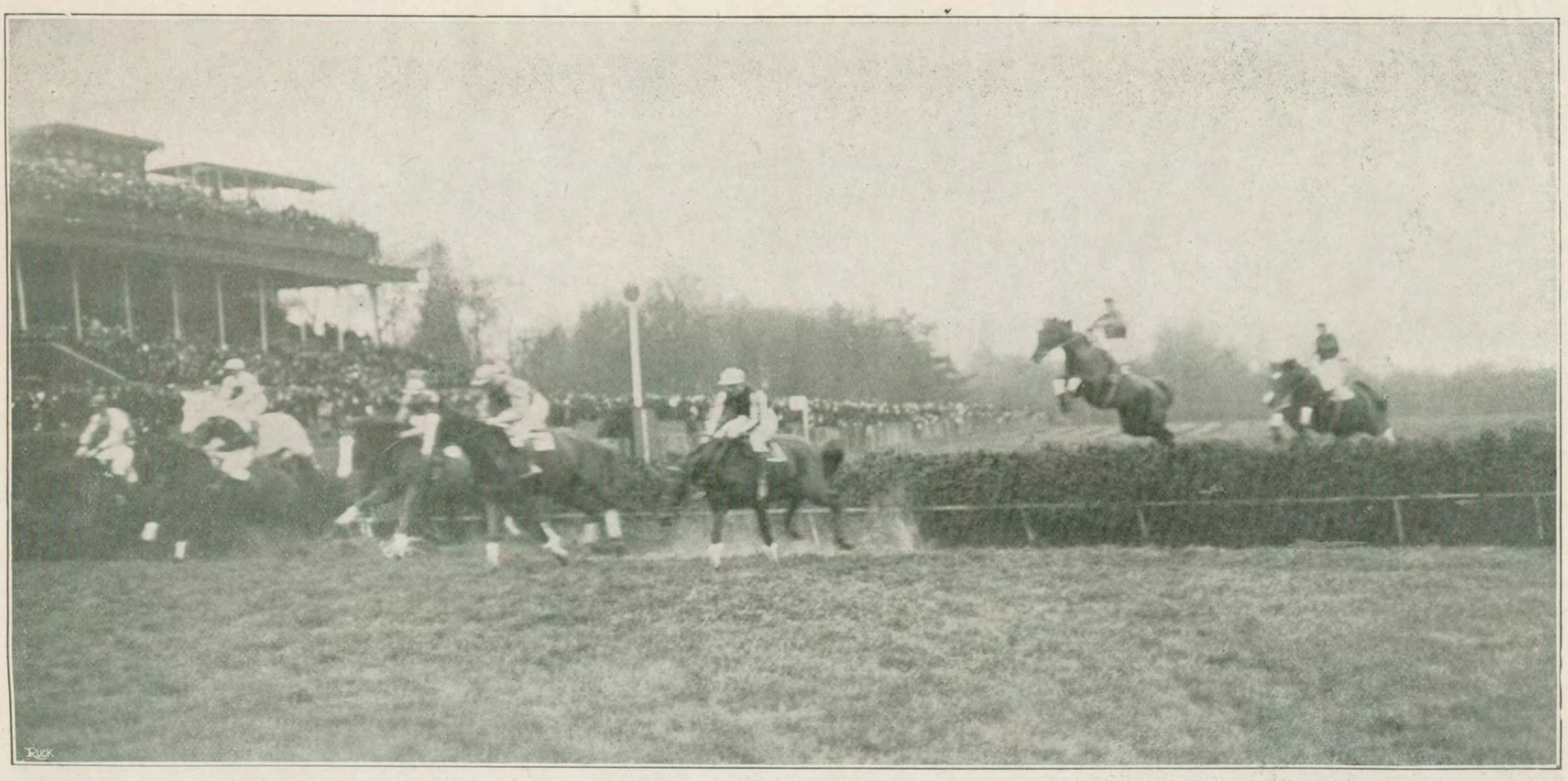
Si l'on veut apprécier les résultats d'après les victoires classiques, on trouve que l'écurie Edmond Blanc a remporté onze fois les Poules d'Essai, cinq fois le prix de Diane, quatre fois le prix du Jockey Club, sept fois le Grand Prix de Paris, trois fois le Royal Oak.

Si l'on se place au point de vue du chiffre des gains, nous voyons qu'au cours de ses trente-six années d'exercice, M. Edmond Blanc a gagné approximativement 14.389.640 francs comme propriétaire et 376.130 francs comme éleveur, soit au total 14.765.770 francs, ce qui donne par année une moyenne de 410.160 francs.

Si maintenant nous prenons à part les onze dernières saisons en remontant ainsi aux débuts de la production de Flying Fox, nous obtenons un total propriétaire et éleveur réunis, de 9.255,505 francs, soit une moyenne de 841.500 francs par an, depuis 1903. Il est juste d'ajouter que Flying Fox n'a pas été le seul étalon à contribuer à ce chiffre fabuleux ; ses produits gagnent à l'heure actuelle un peu plus de cinq millions et encore faudrait-il, sur cette somme, retrancher à l actif de M. Edmond Blanc les gains des animaux qui, comme Flying Star ou Madrée, appartenaient à d'autres propriétaires.

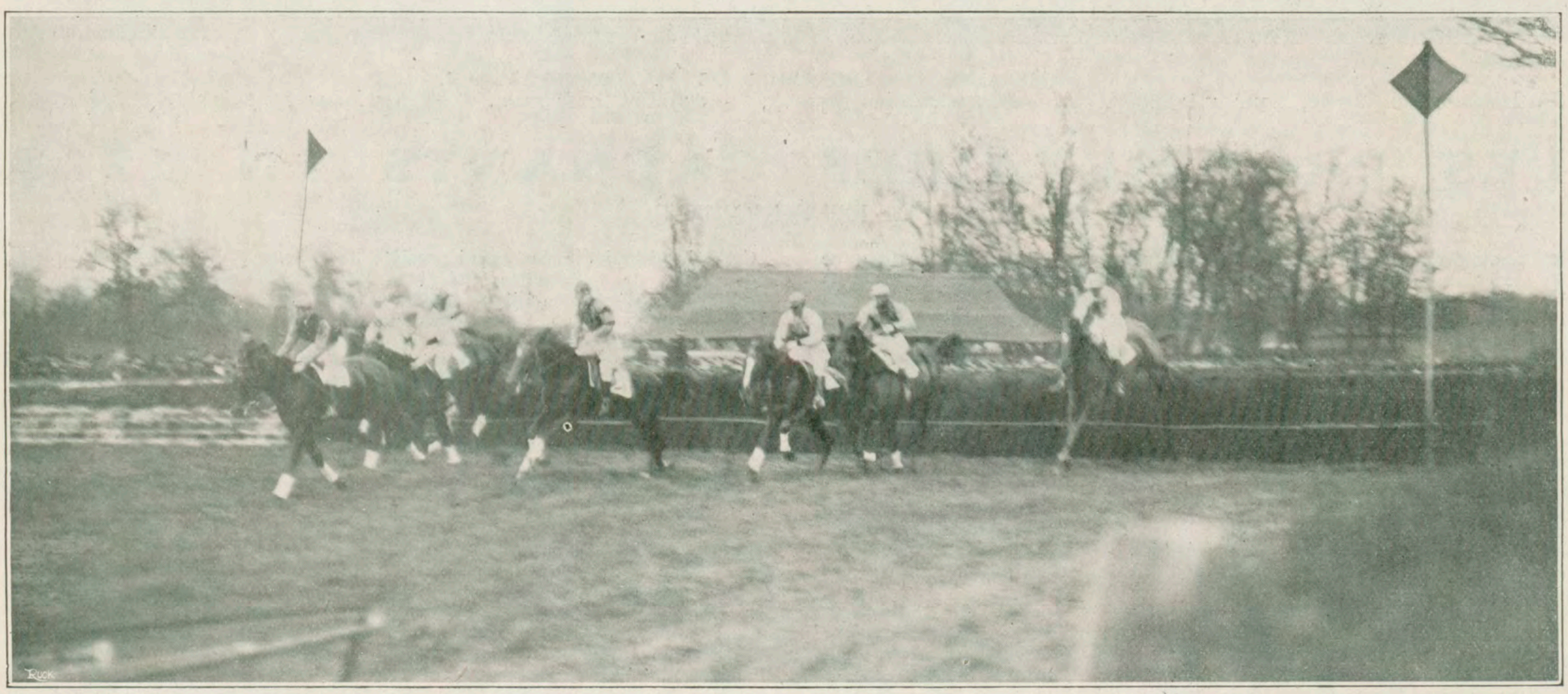
Nous avons déjà dit, il y a quelque temps, que le récit des performances de cette célèbre écurie serait une véritable histoire du turf français depuis une trentaine d'années ; cette esquisse, malheureusement trop succincte, prouve qu'il n'y avait là aucune exagération.

René Riondet.



LE PRIX CALLISTRATE (steeple-chase 4.000 mètres, 15.000 francs). Auteuil 14 décembre. — La rivière des tribunes.

Lord Loris a mené longtemps devant Aveyron, Better et Lutteur III. Bozkario culbutait à la rivière des tribunes. La Canche tombait au talus. Dans les tournants, Better passait en tête, mais Lutteur III, fournissant son effort, prenait l'avantage et finissait avec une demi-longeur d'avance devant Lord Loris.



LE PRIX CHAMPAUBERT (course de haies, handicap, 3.100 mètres, 15.000 francs). Auteuil 15 décembre. — La haie du mur.

Les Beaux Arts a mené de bout en bout, aux tribunes il précédait Field Trial, Lynx Eyed, Champoreau et Brou. Ce dernier culbutait à la claie du talus. Dans la ligne droite, Siva II, fournissait un bon effort, mais ne pouvait empêcher Les Beaux Arts de gagner facilement.

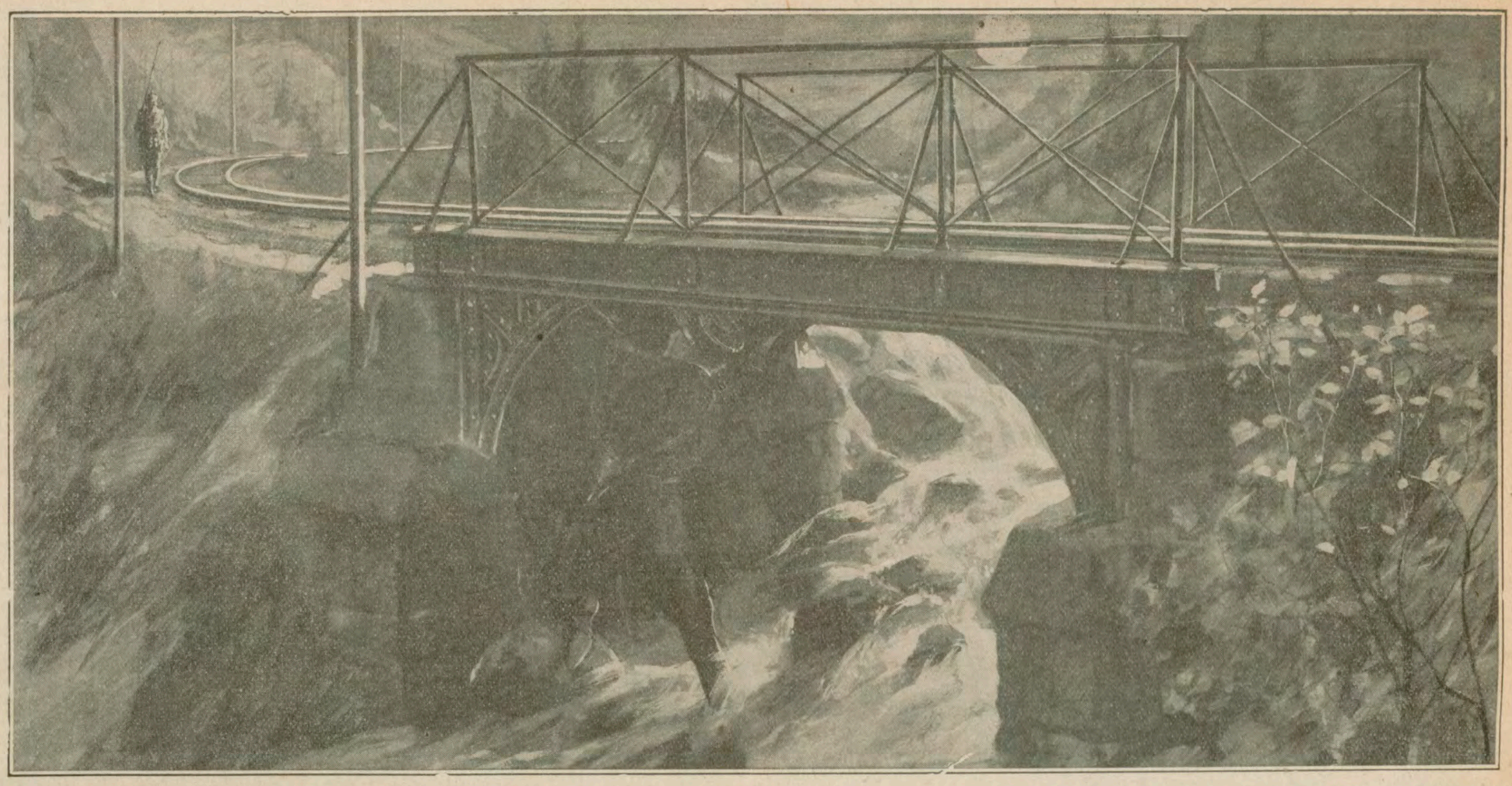
LA DERNIÈRE D'AUTEUIL

La lutte très vive qui se poursuit depuis deux mois entre nos deux grandes écuries d'obstacles est entrée dimanche dans sa phase décisive et, pour mieux dire, elle eut virtuellement son dénouement. L'écurie A. Veil-Picard a occupé la première place jusqu'au début de novembre, puis c'est l'écurie James Hennessy qui a eu,à son tour,le dessus : mais avant la réunion de dimanche dernier, la situation n'avait rien de définitif. L'écard n'atteignait pas 25.000 fr. L'écurie A.Veil Picard qui avait des représentants autorisés dans le Prix Callistrate et le Prix Champaubert, dotés chacun d'une allocation importante,pouvait fort bien reprendre l'avantage le jour même ; mais le sort a été contre lui. L'écurie rivale était, du reste, non moins bien représentée dans les mêmes courses: elle mettait en ligne l'illustre vétéran Lutteur III et Lord Loris contre Bozkario qui reparaissait après cinq semaines d'absence.

La question s'est trouvée tranchée bien avant la fin, Bozkario étant tombé à la rivière des tribunes. Il est à craindre que ce sauteur si brillant ne se souvienne longtemps de la chute qu'il a faite le mois dernier avec R. Sauval, chute grave qui a motivé son absence et une certaine interruption de travail. Bozkario, ayant disparu, La Canche étant tombée à son tour au talus, les représentants de l'écurie Hennessy n'ont plus eu grand' chose à battre. Du moins ont-ils montré sur ceux de leurs adversaires restés debout, une très grande supériorité. Lord Loris s'est effacé devant Lutteur III.

L'écurie Veil-Picard a gagné ensuite un steeple avec Prince Christian et une course de haies avec Sarbacane II ; ces succès, avec la place de Siva II dans le Prix Champaubert ont ajouté à son actif 10.875 francs. Mais M. J. Hennessy a, de son côté, accru le sien de 21.690 francs, produits par la victoire de Lutteur III, celle de Panix et la place de Lord Loris. L'écart entre les gains des deux écuries s'est trouvé porté à plus de 35.000 francs. Quels que soient les succès que l'écurie de Veil-Picard remporte à la fin du mois à Marseille, il ne paraît guère possible qu'ils puissent modifier la situation. Pour la première fois, M. James Hennessy qui, depuis quatre ans, vient au second rang sur la liste des propriétaires gagnants en obstacles, va occuper la première place.

STUART.



J'ai caché mon sac d'explosifs dans le ruisseau et j'attends, le revolver armé, le cœur battant. Le bruit des pas se rapproche, j'entends les pierres qui roulent du haut du talus...

Haut les Ailes![1]

(Carnet de route d'un officier aviateur pendant la guerre de 19..)

PAR MARC GOUVIEUX

RÉSUMÉ DES ARTICLES PRÉCÉDENTS :

Brusquement, sans déclaration de guerre, le 16 août, à 2 heures de l'après-midi, deux Zeppelins allemands ont bombardé Nancy, détruit l'escadrille et les dirigeables. Le général Servance, commandant le 20e corps, confie au lieutenant Saint-Bris la mission périlleuse de détruire avant le soir plusieurs voies ferrées de l'Alsace-Lorraine.

Saint-Bris vient de se livrer à la destruction de la gare d'Hombourg, dans le Palatinat, mais son réservoir d'essence traversé par une balle le force à atterrir au bord de l'étang de Waldeck.

Guidé par le garde-forestier alsacien Muller, il est introduit au château de Bœrenwald auprès du comte de Tichémont, Alsacien annexé et resté Français de cœur.

Saint-Bris trouve de l'essence au garage du château, mais avant de repartir il s'en va en compagnie de Hans Muller, pour faire sauter la ligne de chemin de fer de Bitche.

Bien, mon lieutenant. Mais, vrai de vrai, je ne suis pas tranquille de vous voir partir seul pour cette expédition. Je ne peux pas vous accompagner, mon lieutenant ?

— N'ayez aucune crainte, Kaufmann ! Hans veille au grain. Vous êtes nécessaire ici. Il faut partager la besogne. Faites-moi donc passer la boîte d'explosifs, les détonateurs et le cordon Bickford. N'oubliez pas de rapporter les caisses d'essence au château. Il ne faut laisser aucune trace de notre passage.

CHAPITRE IV

L'Explosion

Dans la forêt de Waldeck, à travers les fougères et les hautes herbes humides de la rosée de la nuit, nous marchons, Hans et moi, portant sur nos épaules les sacs d'explosifs. Le sentier raboteux dévale à travers les rochers vers les gorges du Falkensteiner-bach ; et déjà, à travers la voûte sombre des sapins, la vallée, la route et la voie ferrée nous apparaissent inondées par la lumière blanche et la lune.

Prudemment, Hans s'avance de taillis en taillis jusqu'à la route : il passe sa tête. La grande route de Niederbronn à Bitche est déserte. Mais il étouffe un juron, car sur la voie ferrée qui court parallèlement à la route deux silhouettes noires se profilent sur le remblai, à 800 mètres l'une de l'autre entre Philisbourg et Eguelshardt. La ligne est gardée! Le coup est manqué. Impossible de tenter une destruction sous le regard de deux sentinelles qui doivent y voir comme en plein jour.

— « Donnerwetter », dit Hans, rien à faire... Il n'y a pas longtemps qu'ils y sont ! Mais monsieur le lieutenant, j'ai une idée... Vous voyez entre les deux garde-voie ce petit pont. Je connais un chemin pour y arriver sans être vus ! Ce sera très facile. Suivez-moi.

Nous nous faufilons avec mille précautions jusqu'à un petit ruisseau encaissé qui sort de la forêt de Waldeck pour se perdre dans la vallée du Falkensteiner-bach : il traverse perpendiculairement la grande route de Bitche et la voie ferrée sous deux petits ponts.

Voilà un chemin d'approche tout trouvé.

Hans Muller est décidément notre Providence.

— Faut-il vous accompagner jusqu'au pont du chemin de fer, monsieur le lieutenant ?

— Inutile, mon brave Muller, restez ici en observation. Ce n'est pas la peine de vous exposer à être vu en ma compagnie et fusillé! Je m'en tirerai tout seul. Attachez bien dans mon dos le sac de cartouches à dynamite... C'est parfait... Et toujours le même signal, Hans ; deux coups de sifflet en cas de danger.

Je descends dans le ruisseau qui roule tumultueusement ses eaux sur les rochers. Le premier pont est vite franchi. Il ne reste plus que cinquante mètres pour atteindre la voie ferrée Mais ce sont les plus difficiles. Terrain découvert de prairies, berges plates, dégarnies de végétation; le tout sous l'œil des sentinelles allemandes.

Moitié rampant, moitié marchant, je m'avance à travers les rochers du ruisseau ; parfois je suis obligé de me mettre à plat ventre dans l'eau tandis que ma tête émerge seule au-dessus des herbes; je regarde le talus éblouissant de lumière, les silhouettes noires montant leur faction... Une minute d'émotion : l'une d'elle s'avance vers moi... Mais non! fausse alerte! Elle fait les cent pas et retourne... D'un bond, je franchis les cinq derniers mètres et me réfugie sous le pont du chemin de fer... Rapidement je l'examine. L'ouvrage d'art se compose de deux grandes poutres métalliques reposant sur des culées de pierre. Au-dessus un tablier supporte les traverses et les rails... Bigre ce n'est pas commode pour fixer des explosifs. Heureusement qu'entre le tablier et les culées, je découvre un espace haut de 20 centimètres qui va me servir de chambre de mine. La rupture se fera au ras de la culée : elle sera plus radicale... Et mouillé, transi de froid, ayant de l'eau jusqu'aux genoux, je commence à travailler... Il faut vingt minutes pour tout préparer.

J'espère que les gardes-voie auront l'amabilité de me laisser opérer tranquillement...

Dans l'encadrement du trou d'ombre qui m'abrite, le reste du paysage, tout illuminé, la route, le talus de la voie ferrée, la prairie sont d'une blancheur éblouissante. Seule, la muraille de la forêt de Waldeck se dresse en face de moi à 50 mètres, toute noire, impénétrable... Mais c'est la

(1) Voir les nos 788 et suivants.

forêt amie... Un cœur d'alsacien y veille à quelques pas. Que dis-je ? un cœur ? Plusieurs cœurs veillent sur nous.

Et au souvenir de Bœrenwald, j'ai une seconde d'hésitation... Cette destruction aux portes du château ne va-t-elle pas déclancher des vengeances terribles ? N'est-ce pas une monstruosité que de payer l'hospitalité de la terre d'Alsace d'une façon aussi ingrate ? J'hésite... Un coup de sifflet légèrement modulé s'élève du bois, court par-dessus la route jusqu'à mes oreilles. J'ai bondi hors du pont et je regarde. Tout est calme. Mais là-bas, au bout des rails qui s'allongent luisants sous la lune, deux ombres s'avancent. Et comme répondant à un signal convenu, la sentinelle de faction près du disque d'Eguelshardt se met, elle aussi, en branle. Fuir ?... Mais comment sans être vu ? J'ai devant moi cinquante mètres de prairie découverte. Il m'a fallu dix minutes de marche rampante pour les franchir ! Je suis pincé... et cette fois-ci, bien pincé !... Pourvu que Hans ne bouge pas !

J'ai lâché mon sac d'explosif dans le ruisseau, et enfoncé dans le coin le plus sombre, j'attends le revolver armé, mon cœur battant assez fort... J'avoue que jamais la stuation ne m'a semblé aussi critique. Même à Bitche et au-dessus de l'étang, j'ai conservé l'espoir d'en sortir ! Mais ici !...

Le bruit des pas se rapproche... J'entends les pierres qui roulent du haut du talus, le bruit sourd des bottes sur les traverses, les éclats gutturaux des voix allemandes.

Ils approchent... J'écoute anxieusement. Bientôt le gravier grince sur les plaques de fer du tablier. C'est la sentinelle de gauche qui arrive... Elle s'arrête à quelques centimètres au-dessus de moi, en attendant les deux autres... J'entends le souffle régulier de sa respiration.

— *Nun, Schutz*, dit une voix rauque, *nichts neues?* rien de nouveau ?

— *Gar nitchs, gefreiter... (1)*

— Connaissez-vous bien la consigne reprend la première voix.

— Oui, caporal. Lorsqu'un train militaire passe, je porte l'arme du plus loin que je le voie pour lui indiquer que la voie est libre. S'il y a quelque chose, je mets la crosse en l'air, en l'agitant.

— Bien, reprend la voix rauque. Le capitaine chef de la gare de Niederbronn nous prévient qu'il y aura sûrement beaucoup d'espions français dans les bois, qu'il faut se méfier... Savez-vous aussi Schutz, et Ziffer qu'un aéroplane français a essayé de faire sauter la voie entre Lemberg et Bitche, à 5 heures du soir ?... Ah ! Ah ! ajoute-t-il avec un gros rire, les pauvres moineaux français pondent des œufs trop petits... Ils feront bien de se méfier des vautours allemands !

Et tous les trois de rire avec force...

Je goûterais certainement, moi aussi, la plaisanterie. Mais j'avoue que dans la situation où je suis, je la trouve médiocre. Heureusement qu'ils ne savent encore rien de l'affaire de Rodalhen et d'Hombourg. Ils seraient encore plus méfiants...

— Eh bien ! Ziffer nous retournons avec Schutz à Philipsbourg. On vous laisse à votre nouveau poste. Surveillez bien du côté de l'aiguillage, du disque et des ponts.

— *Sehr gut gefreiter* je vais commencer par celui-ci !

Et les cailloux roulent sous les bottes de Ziffer, commençant à descendre le talus, précédé par son ombre gigantesque. Mon cœur bat, fortement. Je serre la crosse de mon revolver. Ce Ziffer je le tiens : dès que son museau apparaîtra, il y passera ! Mais ce sont les deux autres ?... Bah ! Un contre trois, c'est normal.

L'ombre a marqué un temps d'arrêt, cherchant un chemin pour descendre la pente raide.

— *Gut achtûng, Ziffer* (2), crient les deux voix qui s'éloignent. Oh ! tu sais, pour ce qui est du pont, ce n'est pas la peine d'aller voir ; tu vas mouiller tes bottes. Je l'ai visité il y a une heure. Il n'y a rien !,.. A moins que les Français n'y soient venus en aéroplane !... Ah ! ah ! Pauvres mangeurs de grenouilles !...

Et le reste se perd dans un bruit de rires et de pas...

L'ombre ne bouge pas. Je vois la silhouette du fusil et du casque.

Qu'attend-il ? Descendra-t-il ou ne descendra-t-il pas ? Cette attente m'excède. J'ai une envie folle de tirer; J'entends un bruit sec comme l'armement d'un fusil... et brusquement... une odeur âcre de tabac m'arrive. J'ai compris, et je suis tranquille... le forestier a allumé sa pipe... Lentement l'ombre s'en va, vers Eguelshardt, en sifflotant légèrement un refrain guerrier...

Après cette alerte, je vais avoir de longues minutes de répit, il faut en profiter. Dans la chambre d'explosion formée par la culée de pierre et le tablier, je dispose mes deux charges de dynamite. Soigneusement, je réunis chaque groupe de pétards entre eux et j'introduis avec précaution les détonateurs ; il ne reste plus qu'à les brancher sur le cordeau d'allumage. Avec de la terre, des herbes et des galets je bourre tant que je peux l'intervalle libre : l'explosion ainsi localisée sera plus violente, J'escompte une rupture complète de la culée et l'écroulement du pont...

C'est fini. J'ai raccordé mon cordeau au groupe d'explosion. Il s'agit maintenant de le dérouler en le dissimulant jusqu'à sa mise de feu qui se fera à la lisière du bois où Hans m'attend.

Je jette un coup d'œil sur la voie ferrée. Mes amis les gardes ont repris leur faction. Bonne garde ! A nouveau je franchis en rampant le passage difficile, en laissant filer derrière moi, dans le fond du ruisseau le cordon Bickford.

. . . . . .

Hans est tout ému.

— Donnerwetter ! Monsieur le lieutenant, j'ai passé un bien mauvais quart d'heure. Trois fois j'ai ajusté les Allemands... Mais toujours je me suis dit : patience ; quand le lieutenant tirera, je tirerai ; Pas avant... Et j'ai eu raison. Sans cela, tout se serait gâté. Alors, vous avez pu réussir votre travail ? C'est prêt ?

— Tout est prêt, Hans. Mais avant de partir je vais vous demander encore un dernier service. Voulez-vous rester ici pour mettre le feu au cordeau ? Regardez, voici son extrémité entre ces deux pierres. Le reste court invisible dans le ruisseau. Il faut environ dix-sept minutes pour que le feu atteigne les cartouches de dynamite et déclanche l'explosion.

— Et quand faudra-t-il allumer ? monsieur le lieutenant.

— Voilà, le difficile, Hans. Dans trois quarts d'heure au plus tard, à la pointe du jour, nous allons partir... Dès que vous entendrez le moteur ronfler et l'avion s'élever, allumez la mèche... pas avant !

— C'est tout ce qu'il y a à faire ?

— Oui mais... naturellement, sauvez-vous pour ne pas être atteint par les morceaux de rails et les blocs de pierre !

— Bien, j'allumerai.

Une dernière recommandation alors. Exécutez *exactement minute par minute, point par point*, ce que je vous dis. C'est très important. J'ai mon plan... *Nul* ne saura ainsi que Hans et M. de Tichémont ont donné asile aux aviateurs français pendant cette nuit.. Il ne reste plus qu'à faire disparaître les traces de nos pas dans la clairière. Vous en chargez-vous, Hans ?

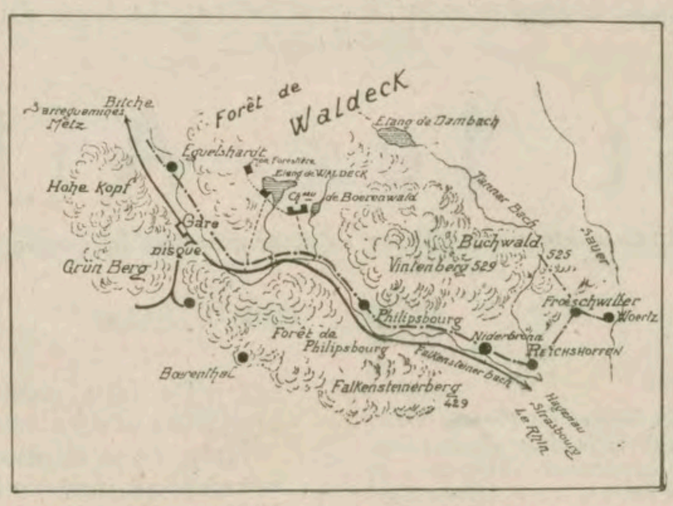
— Je m'en charge. J'ai, moi aussi, mon idée, monsieur le lieutenant.

— C'est parfait. Alors je puis partir tranquille. Mais encore une fois mon brave, exécutez bien la consigne. Bonne chance... et, du fond du cœur, merci, Hans Muller, au nom de la France !

Et je serre longuement sa main qui tremble tandis que je sens aussi l'émotion qui me gagne intense.

. . . . . .

. . . . . .



CARTE DES ENVIRONS DE BŒRENWALD.

J'ai pris le pas de gymnastique pour me réchauffer. Un petit brouillard humide qui me transperce jusqu'aux os commence à monter du sol et traîne en s'accrochant aux branches des fougères. Les 1.200 mètres qui me séparent de la clairière sont vite franchis sans incident, et je tombe sur Kaufmann qui fait les cent pas devant l'avion, dévoré d'inquiétude.

— Ah ! mon lieutenant, je commençais à désespérer. J'allais partir pour voir ce que vous deveniez. Mais dans quel état êtes-vous, mon lieutenant ? ajoute-t-il en voyant mes vêtements boueux et mouillés. Vous êtes tombé dans l'eau ? Vous êtes blessé ? Et le père Hans ? où est-il ?

Je coupe court aux explications.

— Kaufmann vous êtes trop curieux, mon garçon. Soyez sans crainte : le principal est fait. Vous aurez dans quelques instants une surprise... Voyons, tout est paré ?

— Oui, mon lieutenant. L'avion est prêt. Dame, j'ai fait ce que j'ai pu... à la lueur de la lampe ce n'était pas commode. J'ai revu les tendeurs, changé deux pneus percés par les balles, remis quatre bougies neuves... la magnéto donne bien. On peut s'en aller. Mais le chiendent, mon lieutenant, c'est le terrain de départ. Je l'ai mesuré en le déblayant. Nous avons à peine 50 mètres jusqu'à l'eau. C'est bien juste !

A mon tour, je compte les pas, jusqu'à la berge je trouve 48 mètres ! Et autour de l'étang à cent mètres la ceinture des sapins des Vosges se reflètent dans l'eau dressant leur barrière noire à 20 mètres au-dessus du sol ! Nous sommes dans une souricière. Le terrain, vers le lac a beau descendre en pente douce, jamais le 307 avec son blindage et son armement ne décollera en cinquante mètres !...

Toujours généreux Kaufmann propose de rester au sol.

— Comme cela, mon lieutenant, avec 80 kilog. de moins, vous passerez peut-être et moi je me débrouillerai ici avec Hans et les gens du pays pour gagner la frontière.

Brave cœur !... Mais je hausse les épaules.

— Nous partirons tous les deux d'ici, ou nous y resterons. Voyons... 550 kilogr., de charge maxima : avec 150 kilogr. de bombes en moins, nous sommes déjà allégés.

— Qu'est-ce qu'il reste encore dans la nacelle qu'on puisse sacrifier ?

— Presque plus rien, mon lieutenant, 10 kgr. à peine, avec la trousse, les quatre coffres à explosifs les roues de rechange.

— Eh bien, il n'y a pas à hésiter. Fichez-moi à terre tout ce qui est inutile. Caissons, sièges, lance-bombes, signalisateur.

Enlevez la mitrailleuse et son pivot. Enlevez aussi mon sac de campagne le coupe vent et le phare d'atterrissage.

(Illustrations de Némecek.)

(A suivre.)

MARC GOUVIEUX.

(1) Rien, caporal.
(2) Bonne garde, Ziffer !